

FUEL

FUEL

MOTORRAD & LEIDENSCHAFT

URBAN • ANNA • IRON • BERLIN • GRAS • NINET • KUHLE • SCRAMBLER

EINS 2015

MOTORRAD

Deutschland 6,50 €

Österreich 7,40 €

Schweiz 11,50 sFr BeNeLux 7,60 €



4 198896 106503 15001

BE HEROIC



Jacke Strong Bullet
UVP € 399,95

Helm Mc Corry
UVP ab € 79,95

Kevlar-Jeans
Hoover
UVP ab € 139,95

Stiefel Biloxi
UVP € 129,95



BIKER FASHION



Telefon: 08321/6646-0 // www.facebook.com/heldbikerfashion

www.held.de

Wir hätten es auch Rolf nennen können.

Dann stünde drauf, was drin ist – und drauf. Denn MOTORRAD-Autor Rolf Henniges fährt nicht nur auf dem Titel, er ist die treibende Kraft hinter FUEL. Eine Zeitschrift, für die es lohnt, sich Zeit zu nehmen. So wie sich viele Motorradfahrer wieder mehr Zeit nehmen beim Fahren. Und beim Schrauben, für ihre Freunde und für sich selbst. FUEL testet nicht. FUEL erlebt. Ist drin, nicht drüber. Alles echt, kein Fake. Maschinen sind wichtig, die Menschen darauf genauso. Und wie sie wurden, was sie sind, die Maschinen und die Menschen.

FUEL ist anders als alle anderen Motorrad-Zeitschriften. Die Unterzeile „Motorrad & Leidenschaft“ trifft es auf den Punkt. Wo bei genau diese beiden Themen uns selbst antreiben. Motorräder in allen Spielarten, gerne auch rein aus Metall und mit Geschichte. Und die Leidenschaft, am Schreiben beispielsweise, an dem Spiel der

Worte, an dem überraschenden Aufbau der Geschichte, an dem besonderen Ansatz. Nur leidenschaftliche Menschen fotografieren so, wie es die FUEL-Lichtbildner eingefangen haben. Nur leidenschaftliche Gestalter bringen Bild und Text so schön vermählt, wie es die beiden FUEL-Grafikerinnen Claudia und Sigrun schafften. So ist uns mit dieser Erstausgabe von FUEL etwas gelungen, auf das wir stolz sind. Eine Zeitschrift, die weg vom höheren, schneller, weiter hin zum Schönen, Interessanten, Fesselnden führt. Gegen Ende dieser Ausgabe kommt es dann auch konsequenterweise zur reinen Lese Geschichte. Vier Helme erzählen ihre Storys. Und wenn ich Vanessas „Warum ich Motorrad fahre“ lese, bekomme ich noch immer Gänsehaut.

FUEL soll Benzin für die Motorradfahrer-Seele sein. So hat es Rolf einmal beschrieben. Tanken Sie auf!

Herzlichst Ihr Michael Pfeiffer

Motorrad & Leidenschaft:
Chefredakteur Michael Pfeiffer mit
seinem geliebten Wasserbüffel.
Ausgabe ZWEI erscheint übrigens,
wenn alles klappt, am 13. April 2015
– und im Web finden Sie uns unter



Foto: Katrin Sdun

WWW.FUEL-ONLINE.DE

INHALT

FUEL | EINS



FAHRTWIND

18 | HARLEY-DAVIDSON SPORTSTER 1200 IRON

Trennung wegen neuer Flamme – und warum man einer 833er-Harley unbedingt mehr Kubik gönnen sollte

48 | WALZWERK-SENNA-GUZZI

Sie sieht klasse aus. Aber fährt sie auch so? Überhaupt: Was sagt Marcus Walz zu seiner Hommage an Ayrton Senna?

80 | LOUIS-DOMI-CAFÉ RACER

FUEL durfte das neueste Konzeptbike der Louis-Custombiker aus Hamburg einen Tag lang Probe fahren. Einfach geil!

96 | TRIUMPH RACER 1947

Was kommt wohl dabei heraus, wenn ein Damenschuh-Designer sich ein Motorrad selbst baut? Eine irre Überraschung!

104 | BOL D'OR-CAFÉ RACER

Mental-Coach Andreas Goldemann und seine in 400 Arbeitsstunden zum Café Racer umgestrickte Kult-Honda

114 | SUZUKI GS 400 SCRACER

Eine zweirädrige Freundin zu finden scheint schwerer zu sein, als Vegetariern das Fleischessen beizubringen. Doch es geht

STIL

THE DIFFERENT SCENT | 58

Angst ist schlecht. In diesem Fall tut sie sogar weh, denn man schneidet sich. FUEL hat einen Rasiermesser-Shop besucht

TREND-GEDÖNS | 76

Belstaff, Harro, Krauser & Co. – was ist aus den kultigen Marken von damals geworden?

WEITBLICK

HATZ ROD | 32

Martin Kuhl hat sich etwas zum Langsamfahren konstruiert: ein Motorrad mit Hatz-Einzylinder aus einer Ein-Tonnen-Rüttelplatte

MENSCHEN

VANESSA THEMANN | 42

Model, Grafik-Designerin, Barfrau – und nun auch Selfmade-Customizerin: Vanessa hat sich ihr Motorrad (fast) allein gebaut

ANDREAS MECKE | 54

In Hamburg lebt und schraubt einer der besten Motorrad-mechaniker Deutschlands. Ein Besuch mit Schulterblick



84 | JOCHEN SCHMITZ-LINKWEILER

Die Graue Eminenz der Zubehör-Szene mal ganz privat.
Wer ist der Mann hinter LSL?

92 | KARA SATANA

Gnadenloser Lehrmeister, knallharter Job: Die 29-jährige Kara will unbedingt Steilwandfahrerin werden. Ein Porträt

ON THE ROAD

64 | IN DEN COFFEE-SHOP NACH AMSTERDAM

Die Kernfrage: Schreibt es sich bekifft besser?
Ein Selbstversuch.

86 | NACHTS DURCH BERLIN

Man könnte durchaus auch in einer Hauptstadt-Bar versacken.
Das FUEL-Team entschied sich jedoch für einen Night-Ride

SZENE

9 | NEWS & TERMINE

Neue Pellen von Metzeler; Yard-Build-Projekt von Yamaha;
Kollektion 36060 von Dainese; Protektoren-Parka von Rev'it;
Indian Scout; Suzuki FatMile; Accessoires von Triumph;
LED-Leuchten von Kellermann; Kevlar-Jeans von Rokker

WHEELS & WAVES | 26

Insider Sven Wedemeyer über eine Szene ohne Namen
und wohin die Custom-Culture-Reise geht

ENTWICKLUNG: DUCATI SCRAMBLER | 36

Wie entwickelt man bei Ducati eine Maschine,
die zwar eine Ducati ist, aber keine sein soll?

HEMI RIDE – DER FILM | 102

Fünf Freunde bringen die Asche einer toten Katze ans Meer
zurück. Der Film Hemi Ride ist unter Insidern Kult. Warum?

URBAN MOTOR BERLIN | 108

Harry, Uwe und Peter bauen in Berlin coole Motorräder.
Warum eigentlich, und für wen?

LESEZEIT

VIER HELME | 122

Ruck, zuck sind vierzig Jahre rum: FUEL-Autor Carlo Wilke
fand in seinem Kleiderschrank eine Story, die das Leben schrieb

EDITORIAL | 3

MACHER UND IMPRESSUM | 6

WARUM ICH FAHRE: VANESSA THEMANN | 130

PRODUKTIONSGEFLÜSTER

Natascha beim vergeblichen Versuch, Vanessas Haare zu bändigen (1). Gut gesichert: Fotograf Jörg Künstle schraubt seine Kamera mal wieder auf die Anhängerkupplung (2) – hinterhergefahren werden muss im Zweimeter-Abstand. Grafikerin Claudias Geheimtipp gegen Unterzuckerung: Veggie-Wurst – leider nicht jedermans Geschmack (3). Voller Einsatz: Fotomodell und Spätaufsteher Sven L. fuhr für die Harley-Produktion frühmorgens extra noch Mal zum Frisör (4). Immer wieder neue Tricks: Fotograf Rossen Gargolov stellte den Racer 1947 über ein Loch, in das er per Band gesichert einen Blitz runter ließ (5). FUEL-Autor Rolf Henniges sucht seit dem Hatz Rod fahren nach einer Ein-Tonnen-Rüttelplatte, um den Motor auszubauen (6). Der Versuch, ein Editorial-Foto mit der FUEL-Mannschaft zu schießen, misslang (7) – zwei hatten ihre Sonnenbrillen vergessen. Die Unzertrennlichen mussten sich für FUEL leider zwei Mal trennen: Autor Michael Orth und sein Rüde Velos (8). **Hinweis in eigener Sache: FUEL 2/2015 erscheint, wenn's fertig ist!**



Fotos: Bilski, Gargolov, Henniges, Künstle, Orth, Peil

FUEL BEDANKT SICH BEI...

FRITZ für die Hallensuche, **MAIK** für seinen Metallica-Link, **SVEN W.** und **MICHAEL** für (fast) fehlerfreie Texte, **CRAZY-HARRY** für den Mofa-Burnout, **SVEN L.** für seine erfolgreiche Diät, **VANESSA** für ihre Eigenwerbung, **JÖRG** für seinen Lightroom-Marathon, **CLAUDIA** für die Veggie-Wurst, **DONALD** für das weiche Sofa, **DAVE** für seine unterirdische Rechnerei, **JOCHEN** für den tollsten Italiener des Jahres, **AMELIE** für ihren Hintern, **ROCKY** für die Schiebehilfe, **DER FREIEN TANKSTELLE STEINHÖRING** für den funktionierenden Kühlschrank, **FRANK H.** für seine Nachsicht, **THOMAS** für die Fleischwurst, **REINI** für den Tipp, **MATZE M.** fürs Unkompliziertsein, **DER FIRMA ADOBE** für Photoshop, **HARRY H.** dafür, dass er ruhiger war als sonst, **SYBILLE** für das Chili con Carne, **STEFAN** für den Windschatten, **HELGE** für Kaffee, Gastfreundschaft und zwei Ausgaben Motoraver (beste WC-Lektüre ever) und letztlich auch bei **KAYS FRISÖR**.

Bestechungsgelder, Briefbomben, Heiratsanträge, Sex, Drugs and E-Mails
bitte an: feedback@fuel-online.de

IMPRESSUM

www.fuel-online.de

Herausgeber: Paul Pietsch †, Ernst Troeltsch †

Redaktion: Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Telefon 07 11/1 82-11 46, Telefax 07 11/1 82-17 81, E-Mail: feedback@fuel-online.de

Redaktionelle Gesamtleitung der Motorradgruppe und Chefredakteur: Dipl.-Ing. (FH) Michael Pfeiffer

Geschäftsführender Redakteur: Harald Humke

Verantwortlicher Redakteur: Rolf Henniges

Sekretariat: Gaby Dussler, Iris Schaber

Grafik-Pool: Jörg Rettenmayr (Ltg.), Stefan Weber (i.V.)

Grafische Konzeption und Layout:
Sigrun Peil, Claudia Werel

Schlussredaktion: Lothar Kutschera

Mitarbeiter an dieser Ausgabe: Markus Biebricher, Rolf Henniges, Harald Hornig, Werner Koch, Jörg Lohse, Anna Matuschek, Michael Orth, Michael Pfeiffer, Ralf Schneider, Sven Wedemeyer, Carlo Wilke

Bildredaktion: Yvonne Hertler

Bildbearbeitung und Endseiten-Produktion:
Catherine Pröschold

Fotos: Tim Adler, Markus Biebricher, Jacek Bilski, Natascha Biermann, fact/Joachim Schahl, Rossen Gargolov, Jörg Künstle, Michael Orth, Olaf Tamm, Sven Wedemeyer

FUEL online: Manuel Fuchs (Ltg.), Dina Dervisevic, Slawomir Niewrzol (Trainee)

Redaktionstechnik: Valentino Bisanzio, Martin Eisenmann, Kai Fischer, Wolfgang Krauter, Marcus Segler

Weitere Objekte der Motorrad-Zeitschriftengruppe der Motor Presse Stuttgart: MOTORRAD – Europas größte Motorrad-Zeitschrift; PS – sportlich schnell motorradfahren; MOTORRAD Classic – Youngtimer, Oldtimer, Szene, Markt; MOTORRAD KATALOG u.v.m.

Fotoservice/Syndication/Lizenzen: Motor Presse International, Telefon 07 11/1 82-18 74

Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart, Postfach: 70162 Stuttgart, Telefon 07 11/1 82-01, Telefax 07 11/1 82-13 49

Leitung Geschäftsbereich Motorrad: Peter-Paul Pietsch

Stellvertretende Verlagsleitung und Leitung digitale Medien: Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Eva-Maria Gerst

Brandmanager Online: Benjamin Pfalzgraf

Anzeigenleiter: Marcus Schardt; **verantwortlich für den Anzeigenteil:** Carmen Brix, Iris Eifrig

Anzeigen: Telefon 07 11/1 82-1 88, Telefax 07 11/1 82-13 49

Vertrieb Einzelverkauf, Vertriebsleiter: Dirk Geschke, DPV – Deutscher Pressevertrieb, 22773 Hamburg

Herstellung: Rainer Jüttner (verantw.)

Druck: Firmengruppe APPL, appl druck, 86650 Wemding
Printed in Germany

Alle Rechte vorbehalten

© by Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Zeichnungen wird keine Gewähr übernommen

Einzelpreis: 6,50 Euro (inkl. MwSt.)





NEU HELM VIELE **GESICHTER**

DER NEUE NOLAN N21
 AB JANUAR 2015 IM HANDEL


[FACEBOOK.DE/NOLANGROUP.DE](https://www.facebook.com/nolangroup.de)



Foto: Yamaha

DIE PERFEKTE DELLE

Einen Tank so zu dengeln, dass er perfekt passt, einen Auspuff zu biegen, dass er korrekt steht, wegbauen, was stört: Yamaha ließ Deus Ex Machina Italy für das Projekt X ran. Und raus kam eine einzigartige Interpretation der dicken XJR 1300. Mit schnellen Gussrädern, schmaler Bank, dünner Gabel und freiem Durchblick hinterm dicken Motor. Überhaupt **zeigt Yamaha ein großes Herz für Customizer und nennt die Maschinen Yard Built Projects**. In Zusammenarbeit mit talentierten Umbauern wie Walz, Kedo, Wrenchmonkees oder Benders entstanden eine respektable Anzahl an wunderschön aufgebauten XVS 950, SR 400 und XJR 1300. Das spricht für die gute Umbaubasis dieser Maschinen. Und für die Weitsicht von Yamaha. Deus übrigens lies sich vom puristischen Aussehen der Langstrecken-Rennmaschinen der 70er- und 80er-Jahre inspirieren. Und will die gelungenen Teile jetzt als XJR-X-Umbaukit anbieten. Kontakt unter it.deuscustoms.com

OLD AMSTERDAM

Motorradklamotten sehen entweder wie echte Schutzbekleidung aus, oder erst gar nicht danach. Für letztere Variante haben sich die Designer von Rev'it entschieden. Das niederländische Label fällt immer wieder durch cool gemachtes Biker-Outfit auf. So zum Beispiel durch eine umfangreiche Vintage-Kollektion, zu der auch **der Parka Windsor (239,99 Euro)** zählt. Und mit unauffällig eingearbeiteten Protektoren (Rücken nachrüstbar) ist sogar noch ein Schutzpaket inklusive. Bezuginfos: www.revit.eu



Foto: Rev'it



Foto: Metzeler

EIN GUMMI MIT GEFÜHL

Um auf einem Youngtimer ohne ABS oder Traktionskontrolle noch sicher durch den Regen zu kommen, hat Metzeler eine neue Reifengeneration speziell für die Bikes der 80er-Jahre entwickelt. Wie die Hypersportreifen ist auch der

Sportec Klassik mit einer Hightech-Gummimischung aufgebaut, die vor allem durch eine top Performance auf nassem oder verschmutztem Asphalt überzeugen soll. Nur das Profildesign ist Klassik pur. Infos zu Dimensionen und Download aller Freigaben unter www.metzelermoto.de



Fotos: Ducati

WIR HABEN VERSTANDEN

Die italienische Sportlerschmiede Ducati besinnt sich auf ihre Tradition und entdeckt die 70er-Jahre wieder. Als Motorräder noch sehr breite Lenker hatten, sehr schmal gebaut waren und ein Tacho genügen musste. Gleich vier Versionen werden angeboten: Die FULL THROTTLE mit schmalerem Lenker steht ganz vorne, daneben die hübsche CLASSIC mit Speichenrädern, Blechkotflügeln und gesteppter Sitzbank. In Grün die URBAN ENDURO und ganz rechts die Einstiegs-Scrambler ICON, die auch in Rot angeboten wird. Um die Hightech-Marke nicht zu sehr mit diesen eher genussorientierten Maschinen zu bremsen, **führt Ducati die Untermarke SCRAMBLER ein und baut gleich eine ganze Welt drum herum** (siehe auch Seite 36). Technisch basieren die Scrambler teilweise auf der Ducati Monster 796, der luftgekühlte V2-Motor mit desmodromischer Ventilsteuerung leistet 75 PS aus 803 cm³. Auf den Herbstmessen waren die Scrambler umlagert von Fans, das wird wohl ein Erfolg.

RETURN TO SENDER

36060. So der geheimnisvolle Zahlencode der Kultmarke Dainese, den aber jeder Postbote Italiens schnell entschlüsselt hat. Denn die fünf Ziffern führen postalisch ins norditalienische Dorf Molvena, wo Lino Dainese 1972 begann, Motorradhosen für Motocrosser zu schneiden: „Einige Jahre später fuhr die Rennlegende Giacomo Agostini in einem unserer Lederanzüge. Von dem Tag an war Dainese Teil der Motorradrenngeschichte“, erinnert sich Lino. Die **Kollektion 36060** greift die Wurzeln wieder auf. Mehr unter 36060.dainese.com



Foto: Dainese



Foto: Matchless

MATCHLESS X RELOADED

Das Modelabel erinnert sich an seine Motorradvergangenheit, die immerhin schon 1899 begann. In den 30er-Jahren baute man in England das Model X. In Italien entstand nun das **Model X Reloaded**. Ein faszinierendes Einzelstück mit S & S-Motor und vielen handwerklich perfekt gemachten Detaillösungen. So ist der Sitz in Höhe und Position verstellbar, ebenso der Lenker. Zu besichtigen unter www.modelxreloaded.matchlesslondon.com

1 Bike



Die XV950/R ist ein ideales Bike für Individualisten und das offizielle Yamaha Zubehörprogramm mit 39 unterschiedlichen Artikeln bietet die ideale Basis fürs Customizing. Damit ergeben sich vielfältige Kombinationsmöglichkeiten, sodass sich jeder seine individuelle XV950/R-Custom konfigurieren kann. Weitere Anregungen gibt es auf der Yamaha Yard-Built-Seite unter www.yamaha-motor.de



Macht eine gute Figur



Für's Gepäck



Lässig und entspannt

1.000 Möglichkeiten



Nicht alle Teile haben eine ABE

www.yamaha-motor.de





Foto: Sven Wedemeyer

BÖSER BANDIT

Sie heißt zwar Bandit, war aber immer schon brav. Und am Ende sogar zu brav. Suzuki International Europe engagierte zwei Designer und gab ihnen Budget und freie Bahn. Die **FatMile** debütierte auf dem **Kulttreffen Glemseck 101** und darf seither als gelungene Initiative das japanische Stammhaus zum Denken anregen. Daniel Händler, ein junges Talent, und Altmeister Hans A. Muth gestalteten den Café Racer, wobei Muth bereits bei der Schöpfung der berühmten Katana-Baureihe von Suzuki beteiligt war. Ob die FatMile irgendwann gebaut wird? Das wäre zu wünschen. Denn so pur und entschieden, wie sich diese 1250er präsentiert, stand schon lange keine Suzuki mehr auf den Rädern.



Foto: Triumph

FÜR JÄGER UND SAMMLER

Weihnachten, Geburts- oder Namenstage, Hochzeit... Was nur jemandem schenken, der schon alles Notwendige in der Garage stehen hat – unter anderem eine Triumph? Nichts wie rein **in den Fanshop** der englischen Motorradmarke unter www.triumphmotorcycles.de, wo es quasi nichts gibt, was nicht mit dem Logo oder einem Union Jack gebrandet ist. Ob Portemonnaies (Foto, 36 Euro), Schlüsselanhänger (ab 5 Euro), Kaffeebecher (ab 11 Euro) oder T-Shirts (ab 32 Euro).



Foto: Indian

EIN SCOUT FÜR ALLE FÄLLE

Indian ist seit einiger Zeit wieder da. Seit der Polaris-Konzern dort das Sagen hat, entwickelt sich die Marke Schritt für Schritt zum ernsthaften Harley-Konkurrent. Den großen Cruisern wird nun **die sportlichere Scout-Baureihe** beigelegt. Sie wurde extrem cool gestaltet, als Antrieb wirkt ein mit viel Liebe gezeichneter neuer V2-Motor, dessen Wasserkühlung gut versteckt ist. Aus 1131 cm³ werden ausreichend Leistung und Drehmoment gezaubert. Die dicken 16-Zöller sorgen für muskulöse Auftritte. Interessant ist der Preis: Schon ab 12 990 Euro darf die Scout auf den Parkplatz gerollt werden, und die Fünf-Jahres-Garantie ist ein echtes Versprechen auf eine vergnügliche gemeinsame Zukunft.

BMW Motorrad



bmw-motorrad.de

Freude am Fahren

TWO BRANDS. ONE INSPIRATION. MAKE LIFE A RIDE.

Zwei Traditionsmarken. Zwei Erfolgsgeschichten. Eine Inspiration: das Fahrgefühl auf dem Motorrad, die einzigartigen Momente und Eindrücke, die hier entstehen. BMW Motorrad und das britische Luxus-Fashionlabel Belstaff stehen von jeher für höchste Qualität und ein charakteristisches Design. Seit den 1920er-Jahren, dem Gründungsjahrzehnt von BMW Motorrad und Belstaff, gelten beide Marken als stilprägend. Das ständige Streben nach Perfektion führt die traditionsreichen Unternehmen nun zu einer ersten Kooperation zusammen: passend zum Jubiläumsmodell BMW R nineT. Für diese Kollektion, die acht Modelle aus Leder oder gewachstem Cotton umfasst, wurden legendäre Schnitte aus unterschiedlichen Epochen der Motorrad-Mode neu interpretiert. Von kurzen Blousons mit vertikalen Taschen für Damen bis hin zu taillierten Long Jackets mit aufgesetzten Pattentaschen für Herren. Mehr auf bmw-motorrad.de/belstaff



BROOKLANDS BLOUSON

Wasserdichte, atmungsaktive Herren-Jacke aus gewachster Baumwolle. Mit CE-Protektoren und herausnehmbarem Steppfutter.

**BMW MOTORRAD
DESIGNED BY BELSTAFF.**

WER HAT'S ERFUNDEN?

Wir wollen an dieser Stelle kein Fass aufmachen und behaupten, dass die Schweizer neben den Hustenbonbons auch die moderne Motorradjeans erfunden haben. Fakt ist aber, dass die eidgenössische Firma Rokker mit ihren kevlarverstärkten Baumwollhosen einen wahren Boom in der Bikerszene ausgelöst hat. Mittlerweile sind abriebfeste Jeans auch bei bekannten Motorraddiscountern „en vogue“. **Das Schweizer Original** ist nicht gerade billig (ab 350 Euro), punktet aber mit hochwertiger Ausstattung (hochfeste Dynatec-Verstärkung, wasserabweisende Nanosphere-Beschichtung). Infos: www.therokkercompany.com



Foto: Rokker



Gute Basis: Moto Guzzi V7 II. Technisch ausgereiftes, leichtestes Kardanmotorrad der Welt. Seine 48 PS serviert der V2 beruhigend aus dem Keller blubbernd. Sparsam und sehr leicht zu fahren

WIR HABEN VERSTAN

Moto Guzzi ist älter als BMW, baut statt Boxer V-Motoren und hätte eigentlich alle Karten in der Hand, seinen Weg zu gehen.

Der sah in den letzten Jahren eher holprig aus, aber nun biegen die Norditaliener wohl wieder auf die Autostrada des Erfolgs ein. Warum? Endlich besinnen sie sich auf ihre Tradition, und die bedeutet California im Bereich über 1000 cm³ und V7 bei den Siebeneinhalbern.

Und weil sich speziell die kleinere Baureihe so schön zum Umbauen anbietet, hat sich Moto Guzzi etwas Schönes ausgedacht: **Basierend auf der V7 Due wurden eine ganze Menge an Umbauteilen entwickelt, die aus der braven Guzzi stilvolle Individuen entstehen lassen.**

Bildhübsch beispielsweise die Scrambler mit hochgezo-



DER KLASSIKER...

...unter den Miniblinkern heißt Kellermann. Was aber nicht heißt, dass es bei der Marke „made in Germany“ nur alte Funzeln gibt. Wie kein Zweiter versteht es Firmenchef Guido Kellermann, seit mehr als 25 Jahren immer wieder Trends zu setzen und innovative Leuchtmittel fürs Bike zu ersinnen. Neuestes Highlight: der **Bullet 1000** als Blinker/Rücklicht-Kombi mit modernster LED-Technik. Bezuginfos: www.kellermann-online.com



DEN, ZWEITER TEIL

gener Auspuffanlage und rotem Tank. Die Dapper ist eher eine sportliche Straßenmaschine im Café Racer-Look. Die Legend erinnert an die zahlreichen Militärfahrzeuge, die Moto Guzzi baute. Ein urbanes Multitool mit Reisecharakter.

Alle Teile sind als Kits mit Straßenzulassung zu erhalten. Die Preise wurden noch nicht veröffentlicht, aber werden irgendwann unter www.garagemotoguzzi.com zu finden sein. Heute schon lohnt sich ein Besuch auf dieser umfangreichen und liebevoll gemachten Seite.

Auch die große 1400er-California wurde weiterentwickelt. Der mächtige Cruiser wurde leicht entschlackt und nennt sich dann Audace. Für die 60er-Jahre-Fans wird die Eldorado mit wirklich stilvollen Weißwandreifen entwickelt. Alles zu bewundern unter www.motorradonline.de/neuheiten



TERMINE 2015

19. – 21. 1.: SEEK, ARENA BERLIN

Fachmesse für Bekleidungsmarken, Motto: Wiederauferstehung alter Marken für neue Kunden. www.seekexhibitions.com

26. 4.: OIL LEAK RUMBLE 14

Schweizer Motorradtreffen aller Marken bis Baujahr 1986 mit Livemusik in Wädenswil. www.facebook.com/pages/oil-leak-rumble

9. + 10. 5.: ROCK'N'RACE-FESTIVAL

Eine Kombination aus Musik-Festival und 1/8-Meilen-Beschleunigungsrennen in Finowfurt. www.racesixtyone.com

5. + 6. 6.: KUSTOM KULTURE FOREVER

Seit 2013 findet eine der größten Custom Culture-Shows auf der Zeche Ewald in Herten bei Recklinghausen statt. www.kustom-kulture-forever.com

11. – 14. 6.: WHEELS & WAVES

Neue Location, südlich von Biarritz, neue Ideen fürs interessanteste Szenetreffen in Europa. www.wheels-and-waves.com

27. + 28. 6.: CAFÉ RACER FESTIVAL

Das dritte Café Racer Festival findet im berühmten Autodrom von Linas-Montlhéry südlich von Paris in Frankreich statt. www.caferacer-festival.fr

17. – 19. 7.: RUST'N'DUST JALOPY

Einzigartige Kombination aus Hillclimb und Dirt Track im Stil amerikanischer Rennen der 40er- und 50er-Jahre in Teterow. www.rustndustjalopy.de

4. – 6. 9.: GLEMSECK 101

Zehnte Runde des größten deutschen Motorradtreffens der Szene in der Nähe von Stuttgart. Auf der ehemaligen Solitude-Rennstrecke mit viel Spirit, coolen Leuten und noch cooleren Maschinen. Sprintrennen, Ausstellungen, Action ohne Ende. Wer da nicht war, hat etwas verpasst. www.glemseck101.de

4. – 6. 12.: CUSTOMBIKE-SHOW

In Bad Salzuflen präsentieren über 300 Aussteller auf Europas größter Custombike-Messe coole Motorradumbauten, Lack-Design, Zubehör und Bekleidung. www.custombike-show.de



DEUTSCHLAND

01099 Dresden
triumph-dresden.de
03050 Cottbus
triumph-world-cottbus.de
04103 Leipzig
triumph-leipzig.de
7551 Gera
triumph-gera.de
8056 Zwickau
triumph-zwickau.de
9247 Chemnitz-Röhrsdorf
triumph-chemnitz.de
12165 Berlin
triumph-berlin-sued.de
13088 Berlin
triumphberlin.de
15517 Fürstenwalde
triumph-fuerstenwalde.de
18057 Rostock
triumph-rostock.de
20539 Hamburg
triumph-hamburg.de

22869 Schenefeld
triumph-hamburg.de
ab Feb 2015
23556 Lübeck
triumphworldluebeck.de
24988 Oeversee
Tel.: **04630 90600**
28857 Syke/ Bremen
triumph-bremen-sued.de
29640 Schneverdingen
triumph-lueneburger-heide.de
30827 Berenbostel
triumph-hannover.de
33100 Paderborn
triumph-paderborn.de
33378 Rheda-Wiedenbrück
triumph-ostwestfalen.de
34292 Ahnatal-Kassel
triumph-kassel.de
38126 Braunschweig
triumph-braunschweig.de

39104 Magdeburg
triumph-magdeburg.de
40231 Düsseldorf
triumph-duesseldorf.com
40549 Düsseldorf
triumph-duesseldorf-neuss.de
44287 Dortmund-Aplerbeck
triumph-dortmund.de
46117 Oberhausen
triumph-world-oberhausen.de
47441 Moers
triumph-niederrhein.de
47574 Goch
triumph-goch.de
49143 Bissendorf
triumph-osnabrueck.com
49835 Wietmarschen-Lohne
triumph-ems-vechte.de
51503 Rösrath
triumph-koeln.com

52078 Aachen
triumph-aachen.de
53225 Bonn
triumph-bonn.de
55543 Bad Kreuznach
triumph-bad-kreuznach.de
57072 Siegen
triumphworld-siegen.de
61191 Rosbach v.d. Höhe
triumph-ffm.de
63452 Hanau
triumph-main-kinzig.de
64331 Weiterstadt
triumph-weiterstadt.de
66538 Neunkirchen
triumph-neunkirchen.de
67591 Mörsstadt
triumph-rheinessen.de
68199 Mannheim
triumph-mannheim.de
70794 Filderstadt
triumph-stuttgart.de

72800 Eningen
triumph-neckar-alb.de
73117 Wangen
triumph-goeppingen.de
73430 Aalen
triumph-aalen.de
74372 Sersheim
triumph-ludwigsburg.de
74889 Sinsheim
triumph-rhein-neckar.de
76185 Karlsruhe
triumphworld-karlsruhe.de
77955 Ettenheim/Altdorf
triumph-suedbaden.de
78652 Deißlingen
triumph-rottweil.de
79589 Binzen
triumph-dreisnitz.de
80809 München
triumph-muenchen.com
83567 Unterreit
triumph-suedostbayern.de

86179 Augsburg
triumph-augsburg.de
86956 Schongau
triumph-schongau.de
88161 Lindenberg/Allgäu
triumph-allgaeu.de
89250 Senden
triumph-uhl-senden.de
90763 Fürth
triumph-nuernberg.com
93059 Regensburg
triumph-regensburg.de
93413 Cham
triumph-cham.de
94089 Neureichenau
triumph-neureichenau.de
96450 Coburg
triumph-oberfranken.de
97076 Würzburg
triumph-mainfranken.de
99099 Erfurt
triumph-world-erfurt.de

ÖSTERREICH

1150 Wien
triumph-wien-mitte.at
1210 Wien
triumph-wien-nord.at
3373 Kammellbach
triumph-niederoesterreich.at
5134 Schwand bei Braunau
triumph-braunau.at
6114 Kolsass/ Innsbruck
triumph-tirol.at
8190 Birkfeld
triumph-oststeiermark.at
8431 Gralla
triumph-steiermark.at
9500 Villach
triumph-kaernten.at



OUTFIT FÜR INSIDER.



FOR THE RIDE

Lifestyle und Bekleidung von **TRIUMPH.**

Sie fahren Triumph, weil Sie Ihren individuellen Style leben. Auch abseits der Piste und ohne Bike-Kontakt zeigen Sie Ihren Lifestyle. Sie haben höchste Ansprüche an Qualität und Design. Wir haben für Sie: die Highlights der Triumph Kollektionen – exklusiv bei Ihrem Triumph Händler oder im Online-Shop.

www.triumph-store.de

triumphmotorcycles.de

SIE HATTEN 10 000 STEINE ANGEHÄUFT.
UND DIE ALTE HATTE IHM DIE PISTOLE AUF SEINE
BRUST GESETZT: EINE NEUE KÜCHE UND SIE BLEIBT.
ODER EIN NEUES BIKE FÜR IHN. UND SIE GEHT. SOFORT!

DIECKE



FUEL

WEISST DU WAS?

Erst laufen sie dir hinterher, weil du's ihnen richtig besorgst und mit ihnen nächtelang um die Häuser ziehst. Später vegetierst du irgendwann in so einer Vororts-Wohnwabe, Reihe Mitte, sie geht um halb zehn pennen, allein, du lernst Müll runtertragen, stopfst Dreckwäsche in die Maschine, ihre, und plötzlich finden sie dich uncool, obwohl sie es sich genau so gewünscht haben..." Tom war sauer. Sein Gegenüber sprachlos, doch der nickte verständnisvoll. Mit seinem lederbejackten Arm lehnte Tom auf dem Holztresen der Harley-Factory Frankfurt. Vor ihm ein Zündschlüssel. Hinter ihm dicke Luft. Aus den Boxen schleppte sich Creed mit „My Sacrifice“. „Alles schön und gut. Aber daran kannst du nichts ändern. Also: Willst du jetzt fahren, oder nicht?“, brummte der Verkäufer. Tom schaute nach draußen, wo das Schätzchen schon auf ihn wartete. Ein Schätzchen, in das er sich beim ersten Anblick sofort verliebt hatte. Obwohl es viel mehr Kohle kostet, als er auf Tasche hatte. Obwohl es nicht bedingungslos sportlich war. Und: OBWOHL es eine Harley war. Eine Harley!

Doch nicht irgendeine. Im einstündigen Gespräch hatte ihn der Verkäufer aufgeklärt: Diese Maschine sei ein absolutes Einzelstück, eine Sportster Iron, der man einen 1200-Kubik-Kit verpasst hätte. Schallgedämpft durch eine Jekyll & Hyde-Anlage, gefedert durch sportliche Öhlins-Dämpfer. Dazu kämen vorverlegte Fußrasten, coole Felgen, beste Reifen und ein geänderter vorderer Radumfang: Eingelenkt würde nun mit einem 21-Zoll-Rad. Tom war das alles nicht wichtig. Er fand die sandfarbene Harley nur: schön. Es war das eigentliche Problem. Früher war er immer Motorrad gefahren. Seit ein paar Jahren ging der Zaster für Kreditrückzahlungen und Pauschalurlaube drauf, seine letzte Maschine, eine Ducati, verstaubte so lange in der Garage, bis er sie verkaufte. Er fühlte sich eingesperrt, gefangen, bevormundet. Einfach schlecht. Tom wusste: Wenn er sich dieses Schätzchen hier gönnen würde, wäre es Schluss mit lustig. Mit dieser Entscheidung würde er sich auch FÜR oder GEGEN seine Frau entscheiden, die ihre zusam-

LOVE,



PUNK, PASSION



SPEED, POWER,



STYLE

mengekratzten 10000 Euro in eine neue Küche investieren wollte. „Gib her“, grunzte er und griff den Zündschlüssel, „mit einer Küche kann man schließlich nicht fahren...“

Der Lenker lag gut in der Hand. Er ließ den Seitenständer hochschnappen und den Motor schön durchatmen. Es klang herrlich. Gang rein, Kupplung raus. Gas. Kreditforderungen und Küche verschwanden im Rückspiegel. Der „Interstate Love Song“ von den Stone Temple Pilots hallte plötzlich in seinen Ohren. So war sie also, die Realität, wenn man sich nicht von Küchen oder Schulden erdrücken ließ. Eine Parallelwelt, die keine ist. Sie ist real. Denn das Schicksal hat man jeden Morgen ein wenig selbst in der Hand. Sie bogen auf die Landstraße, wo er der Harley zum ersten Mal Sporen geben konnte. Ruck, zuck standen 130 km/h auf dem Tacho. Limp Bizkits „Rollin“ aus den beiden Töpfen, der Fahrtwind eine Feile, Vibrationen wie eine ernst gemeinte, thailändische Massage. Die Küche vergessen. Klar saß man gewöhnungsbedürftig. Sicher ließ sich die Kiste durch das große Vorderrad nicht so easy lenken wie eine serienmäßige Iron mit dem 19-Zoll-Rad. All das hatte ihm der Verkäufer ja erklärt. Ebenso wie den Vorteil, den ein 1200er-Satz auf einem 883-Modell hat: Es geht nicht nur um Mehrleistung, sondern auch um eine optimalere Übersetzung. Denn eine serienmäßige 1200er-Sportster ist für ihre 67 PS im Grunde genommen viel zu lang übersetzt, nämlich auf 210 km/h.



Kombi-Tacho mit diversen Anzeigen, wunderschön gefräste Felgen, klappengesteuerte Schalldämpfer von Jekyll & Hyde mit tiefem, schwerem Sound

883 1202 ccm



TECHNISCHE DATEN

MOTORRAD: Sportster 883 Iron als Umbaubasis
(Listenpreis 9455 Euro)

UMBAU: 1200-Kubik-Kit (rund 1500 Euro), Sechsspeichen-Räder (1100 Euro), vorverlege Fußrasten (491 Euro), Ölkühler (391 Euro), V-Strike-Krümmernanlage (1070 Euro), elektronisch gesteuerte Auspuffanlage von Jekyll & Hyde (2099 Euro), voll einstellbare Öhlins-Stoßdämpfer (1450 Euro), Pirelli Night Dragon (290 Euro/Paar), breiter Sattel (370 Euro), Motorspoiler (172 Euro), Spezial-Lack (355 Euro), Multi-Tacho (390 Euro), Lampenverkleidung (147 Euro), too much to list

PREIS: 24205 Euro

WEITERE INFOS: www.harleyfactory.de



Vorteil des Umbaus: Der Rumpfmotor mit dem enger gestuften Getriebe wird mit dem stärkeren Top-End vermählt. Kostenpunkt: rund 1500 Euro

Während sich die 53 PS starke Serien-Iron im fünften Gang gerade mal bis 170 km/h aufschwingt. „Pack da die Mehrleistung drauf, und das Ding marschier“, hatte er gesagt.

Toms Ducati ging damals zwar besser, doch was soll's. Diese 1200er-Iron hier sprintete in rund fünf Sekunden aus dem Stand von null auf 100 km/h. Was sollte daran lahm sein? Sie bogen auf eine dieser langen Geraden, die man wirklich nur mit einer Harley ertragen kann. Sofort klang „Inside“ von Stiltskin im Ohr. Es war ein betäubendes Gefühl, diese Gerade aufzusaugen, jeden Meter, genau genommen sogar jeden Zentimeter. Wie lange schon hatte er in diesem Käfig gesessen, ohne aufzumucken? Wie lange schon war ihm beim Heimgehen dieser kleine, fiese Gedanke daran gekommen, einfach mal einen anderen Weg einzuschlagen? Eine andere Richtung. Links statt rechts. Neu statt langweilig. Überraschung statt geplant. Gourmet statt Eintopf. Sex statt Blümchen.

Tom drehte den Gasgriff, und der Motor antwortete mit Vortrieb und Sound. Er rechnete. 24.205 Euro verlangten die Jungs für diesen exquisiten Umbau, bei dem wirklich kaum ein Stein auf dem anderen geblieben war. Too much to list. Vielleicht könnten sie die Stoßdämpfer abbauen. Doch: Sie funktionierten spitze. Vielleicht würden sie die extravaganten Räder rausnehmen. Doch: Sie sahen klasse aus. Eventuell könnte man auf den Auspuff verzichten. Doch: Der klang einfach super. Diese Maschine hier war perfekt für ihn, das spürte er. Sie ist einfach zu teuer, dachte er, und bog auf die Landstraße, die ihn wieder zur Harley-Factory zurückführen würde. Nur noch eine Stunde, dann würde die Maschine wieder im Show-room stehen. Nur noch eine Stunde, und er würde wieder in das Loch seines alten Lebens fallen. Auf den letzten Metern feuerte ihn Evanescence mit „Bring me to live“ an, zurück auf seinen Weg zu finden. Seinen Weg, der mit Küchen, Reihenhäusern und früh zu Bett gehen so viel zu tun hatte wie Heino mit echtem Rock 'n' Roll. Eine Woche später parkte die 1200er-Iron in seiner Garage, und er wählte öfter die Nummer des örtlichen Pizza-Bringdienstes.

Text: Rolf Henniges; Fotos: Jörg Künstle

Zubehör und Ersatzteile
für italienische Motorräder

www.stein-dinse.com

Größter Ersatzteile-Versandhändler
Europas für

Ersatzteile - Zubehör - Pflegeartikel - öle

Moto Guzzi

& Ducati

Über 30.000 Artikel auf 4.000m² Lagerfläche

Unibat



MOTOREX
Oil of Switzerland

brembo



rizoma

DELLORTO

DUCABIKE
u.v.m.

Stein-Dinse GmbH - Waller See 11 - 38179 Braunschweig

BIARRITZ

12 Uhr
MITTAGS

CUSTOMIZING UND MOTORRADKULTUR SIND SO POPULÄR WIE NIE. DIE SZENE BOOMT, DER KREATIVITÄT SIND KEINE GRENZEN GESETZT. EIN TRAUM FÜR SCHRAUBER, MEDIEN UND HERSTELLER. ODER DOCH DER ANFANG VOM ENDE?

WHEELS & WAVES





12 Uhr
MITTAGS

Mitte Juni. High Noon in den Bergen. Ich liege entspannt im hohen Gras einer Pferdekoppel in den Pyrenäen. In einer Stunde startet hier das Punk's Peak Race – ein heißes Bergrennen, das diesen sonst so stillen Ort im Nirgendwo zum ultimativen Zentrum der Custom-Kultur macht. Der Bergsprint ist das Highlight von Wheels and Waves – einer Veranstaltung, die sich in nur drei Jahren vom Underground-Treffen für ein paar Freaks zum Top-Event der internationalen Szene entwickelt hat, mit einem Meeting in Biarritz und dem Bergrennen im Hinterland. Alle Wichtigen sind da: Roland Sands, Deus, Blitz, Urban Motor, El Solitario, Jens vom Brauck, die Wrenchmonkees... Gefolgt sind ihnen Tausende: Angefressene, Bastler, Schöngeister, Kreative, Künstler, Weltenwandler, Nonkonformisten, Narren. Nur, und das wundert mich: Biker findet man hier kaum.

Was für ein Segen! Denn während sich vor meinen Augen gerade eine durchgestylte Lady mit hohen Absätzen über Maulwurfshügel kämpft, wird mir klar: Hier und jetzt bin ich nicht auf einem Motorradtreffen, sondern Teil einer neuen Bewegung. Biker, so wie man sie sich gemeinhin vorstellt, mit Totenschädel auf fransen-

behangenem Leder überm Bierbauch, würden sich wohl kaum hierhin verirren. Kein Gangster-Fasching, keine Warnwesten, kein AC/DC – stattdessen mixt ein DJ gekonnt spanische Folklore mit Elektro-Beats. Das untrüglichste und wohl auch willkommenste Zeichen des Wandels sind allerdings Frauen, und zwar richtige! Im machohaften Motorrad-Lifestyle vergangener Tage waren sie eine äußerst rare Spezies. Der Schmelztiegel von Wheels and Waves aber scheint ihre natürliche Heimat zu sein. So bereichern viele Damen die bollende Maschinensammlung auf dem Gipfel. Witz und Anmut allenthalben. Dass ihre männlichen Begleiter bevorzugt Vollbart tragen, ist wohl weniger ihrem rückwärtsge- wandten Rollenverständnis als vielmehr der aktuellen Mode zuzuschreiben. Sei's drum. Auf zu neuen Ufern! Die neue Generation hat übernommen.

Der Wandel des Biker-Begriffs ist in vollem Gange – hier am Atlantik, genauso wie in Bali, Barcelona oder Bielefeld. Mit weitreichenden Konsequenzen: Neue Medien sind zur tragenden Säule der Kultur geworden. Blogs, Facebook, Instagram und dergleichen vernetzen die Gemeinschaft, verkürzen Distanzen und machen Informationen rasend schnell verfügbar. Hier in den Bergen werden deshalb überall Handys gezückt. Sie machen das baskische Hinterland für den gesamten Globus in Echtzeit zugänglich.

Unterdessen rauscht eine Kameradrohne über mir hin und her, denn das bald startende Renn-Spektakel muss filmisch festgehalten werden. Doch nicht nur die Medienprofis von Wheels and Waves haben verstanden, dass stimmungsvolle Bilder und Videos als perfekte Multiplikatoren im Netz taugen. Publizität auf den ein-

schlägigen Plattformen ist zum Maßstab geworden. Sehen und gesehen werden. Dies führt dazu, dass das Interesse an den heißesten News kurzzeitig explodiert, nach zehn Sekunden aber bereits



Reizüberflutung: An wilden Kreationen kann man sich richtig satt-sehen. Die wilde Natur schafft den nötigen Kontrast zum Motorrad-Multikulti

woanders das nächste Feuerwerk entfacht wird. Es beginnt der Kampf ums mediale Überleben. Und den gewinnt nur, wer starke Partner an seiner Seite weiß.

Partner wie Triumph, BMW oder Yamaha, die erkannt haben, dass auch so ehrliches Handwerk, klassische Werte und respektvoller Umgang mit Tradition der Marke mächtig Rückenwind geben. Die Global Player verbünden sich zur Förderung ihres Images deshalb gern mit den Ikonen der Custom-Kultur, stellen ihnen ein paar Retro-Bikes in die Garage und hoffen, dass das umgebaute Resultat später ordentlich für Furore sorgt. Dumm nur, wenn die Maschine eher wie ein Einkaufswagen mit Boxermotor daherkommt.

Diese Anspielung auf El Solitario's „Impostor“ („The world's most hated motorcycle“) sei erlaubt – steht die umgebaute BMW doch beispielhaft für das Spannungsfeld, in dem sich Hersteller und Customizer derzeit bewegen: Die Großserienprofis wünschen sich reproduzierbare, TÜV-taugliche, vor allem aber massenkompatible Bikes zur Inspiration der Neumotorradkäufer. Hier in den Pyrenäen kann man allerdings leicht erahnen, dass die bewusstseinserweiterte Kreativität



Die umstrittene Impostor ist am Strand von Biarritz nur ein Sonderling unter vielen. Der kreischende Sprintbeemer brachte so einige Ohren zum Bluten

eines David Borrás, Kopf von El Solitario und Schöpfer des ungewöhnlichen Boxers, in keinsten Weise mit diesem Mainstream vereinbar ist.

David hat mit seiner 1958er-Harley den Berg erklommen, trägt ein lockeres Baumwollhemd und grinst den ganzen Tag über beide Ohren. Er ist wie auf Drogen, denn das hier ist seine Spielwiese. Für Postmodernisten wie ihn ist das Motorrad ein Statement, weit mehr als nur ein Fahrzeug. Eher Kunst. Und Ausdruck einer – womöglich seiner – Weltsicht, irgendwo zwischen Hippie, Punk und Aussteigertum. Dass sein viel diskutierter Umbau so gut wie jedes 08/15-Bike fährt ist wichtig, aber nicht ausschließlicher Zweck. Dass er polarisiert ist hingegen ein Muss – denn Gleichgültigkeit ist der Feind. Man kann sich deshalb gut vorstellen, wie die Marketingbosse von BMW sich lange verwirrt am Kopf kratzten, als die Hülle erstmals von der galizischen R nineT fiel...

Unter diesem Eindruck wird der Spagat zwischen Bekanntheit und Identität für Customizer immer schwieriger. Ohne Frage, Projekte wie BMWs „Soul Fuel“ oder Yamahas „Yard Builds“ sind äußerst medienwirksam. Doch mittlerweile setzen Hersteller enge Grenzen beim Umbau und beschneiden damit den kreativen Freiraum, allein im Interesse der Planbarkeit späterer Marketing-Erfolge. Rahmen abflexen? Ist nicht! So steigt das Risiko, am Ende kaum mehr als ein Motorrad mit ein paar netten Teilen auf die Räder zu stellen. Und kein ambitionierter Customizer möchte sich mit einer solch flachen Kreation zufriedengeben. Der überlegt sich lieber zweimal, ob sich eine Liaison mit großen Herstellern lohnt. Die Kritik, man habe die allseits darbende und von monetären Interessen völlig freie Schrauberseele nun doch an die Industrie verhöckert, ist ja ohnehin präsent.

Kurzum, der Boom ist Segen und Fluch zugleich. Man sollte den Blick jedoch aufs Wesentliche richten, denn die letztgenannten Herausforderungen gelten nur für eine Minderheit.

Die breite Masse profitiert nämlich vom Wandel: Selten zuvor war der Markt so vielseitig und kreativ. Ducati

baut wieder Scrambler, BMW wird nicht müde, den alten Boxer in neue Gewänder zu kleiden, Triumph verdient endlich Geld. Der Handel mit Gebrauchten, gutem Zubehör und moderner

12 Uhr
MITTAGS

Bekleidung lebt auf. Dies sind nur einige Indizien für die Gesundung einer Branche, die lange an Nachwuchsmangel litt und zu überaltern drohte. Das ewige Streben nach mehr Leistung und Hightech hat viele an den Abgrund und damit auch in die Sättel alter, fast vergessener Maschinen getrieben. Güllepumpen, Zweiventil-BMWs und kleine Hubräume sind wieder schick.

Wie zum Beweis kreischt sich in diesem Moment eine 250er-Honda beim Sturm auf den Berg die Seele aus dem Leib. Der mittlerweile sonnenüberflutete Parkplatz hinter mir vereint alte Ducatis, plärrende Crosser, rattige SR 500 und krude GPZ-Gurken. Bei Wheels and Waves sind vor allem die lange missachteten und günstigen Böcke der 80er angesagt. Dem innovationslüsternen Neuzeitmenschen ist offenbar klar geworden, dass früher vielleicht nicht alles besser war, 34 PS aber immer noch ausreichen, um Mensch und Maschine in ungeahnte Sphären zu katapultieren. Lieber am Limit des Materials statt der eigenen Fähigkeiten...

Die uralte Kultur des Customizing lockt daher auch endlich wieder jüngere Schrauber, Fahrer und Quereinsteiger an. So füllt sich die Wiese vor mir mit Zuschauern, deren Altersdurchschnitt weit unterhalb der 40 liegt. Überdrüssig vom digitalen Allerlei haben sie die Werkbank zum Therapiezentrum erklärt, finden dort Entspannung und Anregung gleichermaßen. Wheels and Waves ist dieser Tage ihr Mekka.

Die Branche sollte dieser Bewegung dankbar sein, hat sie doch das erreicht, was Hersteller und Verbände nie so recht schafften: Motorradfahren ist wieder hip! Es herrscht eine wunderbar undogmatische Offenheit gegenüber Inspirationsquellen aller Art, die bislang nicht ansatzweise mit dem Motorrad in Verbindung gebracht wurden. Surfer-Style, bei Wheels and Waves integraler Bestandteil des Veranstaltungskonzepts, sei hier nur als ein Beispiel genannt.

Natürlich; auf alteingesessene Hasen (die sich womöglich selbst Biker nennen) wirken die unrasierten Motorradhipster mit Röhrenjeans, überteuertem

Ruby-Helm und Ray Ban so unglaublich und inkompetent wie nur eben möglich. Doch ihre Mode ist Ausdruck eines Lebensstils, der sich durch weit mehr definiert als nur Motorradfahren. Das Zweirad ist nach wie vor identitätsstiftendes Vehikel. Doch anders als früher ist es heute nur noch ein Element unter vielen. Der Blick über den Tellerrand ist für die junge, international geprägte Generation eine Selbstverständlichkeit. Und so kommt es, dass dieses irre Familientreffen in nie dagewesener Eintracht und Vielfalt eine ganz besondere Atmosphäre entwickelt. Jeder hier nimmt sich – trotz offenbarem Geltungsbewusstsein – nur so ernst, wie es gerade nötig ist. Kein Neid, kein „Ich kann's besser“ oder „Das macht man nicht“. Flache Harleys parken respektvoll neben stampfenden Nortons. Zahnriemen-Ducatis sind im Stil von Gemüseboxen lackiert. Und Einkaufswagen mit Boxermotor werden wie selbstverständlich als eine von tausend Spielarten ein und derselben Leidenschaft betrachtet. Ein wunderbares Treiben, motorisierte Demokratie.

Man könnte meinen, wir hätten damit den Höhepunkt der über 100 Jahre alten Zweirad-Kultur des Verbesserns, Interpretierens und Probierens erreicht. Denn wenn mit den Herstellern nun die ganz dicken Jungs mit im Sandkasten sitzen, macht das Spielen schließlich keinen Spaß mehr. Gegentrends wie eine 300 PS starke Mutanten-Ninja oder Websites à la „Bullshit Hipster Bike Videos“ deuten dies ebenfalls an.

Doch mitnichten. Nur weil Popkultur, Medien und Hersteller gerade die große Custom-Welle reiten, ist noch lange nichts verloren. Es ist allein der Beweis für eine nie dagewesene Dynamik. Und schon morgen öffnet sich die nächste Tür einer bislang völlig unbekannten Werkstatt. Und heraus rollt ein ebenso unbekannter Hobel, der die Begeisterung in uns erneut entflammt, alle vom Hocker haut und die Geschichte weiterschreibt.



Also, keine Bange – es ist erst zwölf Uhr mittags. Die Party geht gerade erst los.

Text und Fotos: Sven Wedemeyer



ANKICKEN? GEHT
NICHT! ANLASSER?
GIBT'S NICHT!
ES WIRD GEKURBELT!
TIEF IM WESTERWALD
KOMMT MAN IM
WINTER AUF SCHRÄGE
IDEEN. SO WIE MARTIN
KUHL, DER SICH UM
EINEN RÜTTELPLAT-
TEN-MOTOR EIN
MOTORRAD BAUTE.

Ganz schön
KUHL

Aber na klar funktionieren die Bremsen! Happ ich aus 'ner ZXR 750 von Kawa. Bremsen mussten da unbedingt dran. Denn wenn der Motor einmal läuft, geht der nich' wieder aus. Und falls doch, dann höchstens, wenn der Sprit alle is." Man blickt auf die zwei niedlichen Tanks, die vor beiden Gabelbrücken sitzen, dort, wo normalerweise der Scheinwerfer platziert ist. Sie sehen aus wie Rohrbomben. „Na, schaut so komisch. Keine Bange, die sin dicht. Dat sin Sauerstoffflaschen aus 'nem Rettungswagen..." Aha. Allerdings läuft das Ding nicht mit Sauerstoff. Es läuft mit Diesel. Sein Erbauer Martin Kuhl hat ihm den Namen Hatz Rod verpasst.

Es ist ein schneidkalter Vormittag irgendwo im Outback zwischen Montabaur und Herborn. Martin Kuhl und sein Vater Thomas stehen in överschmierten Latzhosen über dünnen T-Shirts auf ihrem gepflasterten Hof. Hinter ihnen weist ein Schild darauf hin, womit sie ihr Geld verdienen: „KUHLMotoreninstandsetzung" steht da. „Alles, was durch Kolben angetrieben wird, können wir wiederbeleben", sagt Vater Kuhl. Alles. Flugzeuge, Rasenmäher, Motorräder, Autos, Lkw, Schiffsdiesel, Rasierapparate. Hauptsache Motor. Und da hier, im tiefsten Westerwald, die Winter kälter und die Nächte langweiliger sind als im Rest der Republik, kommt man mitunter auf schräge Ideen.

Jetzt stehen wir vor so einer: Hatz Rod. Erbauer ist der 23-jährige Martin Kuhl. Neben VW-Bus, Opel Commodore GS/E und der KTM EXC 525 besitzt er nunmehr auch dieses merkwürdige Gefährt. Selbst gebaut, na klar. „Ich wollte einfach was zum Langsamfahren", sagt der junge Kfz-Meister. „Und 'n Mofa war mir einfach zu bieder." Glücklicherweise lag bei den Kuhls noch ein alter Einzylinder-Standmotor aus einer schweren Rüttelplatte herum. 140 Kilo schwer, 13 PS stark, Maximaldrehzahl: 2000/min. „Als der anfang, dat Ding zu reparieren und jede Nacht zu konstruieren, happ ich jedacht, dat er spinnt. Vor allem: Wie schwer sollt 'n dat werden? Mit dem Monstermotor?", brummt Vater Kuhl. In der Tat: Von einem Leichtgewicht ist der Hatz Rod so weit entfernt wie Dortmund derzeit vom Titelgewinn. Vor allem, weil Martin auf möglichst wenig fertige Teile zugreifen und lieber alles selbst machen wollte: Die beiden Felgen beispielsweise wiegen ohne Reifen zusammen 75 Kilogramm. Wobei die hintere aus zwei Innenteilen von 6 x 16-Felgen eines VW Sharans besteht. Lagen noch herum. Irgendwo. Martin hat sie



Killschalter mal ganz anders: Mit diesem Hebel wird die Kompression verringert und der Motor stirbt ab

abgedreht und wieder zusammengeschweißt. Hört sich einfach an, musste aber ertüfelt werden. „Bei den ersten Fahrten is die Luft immer wieder rausgegangen. Lunkerstelle in der Schweißnaht. Find die ma!"

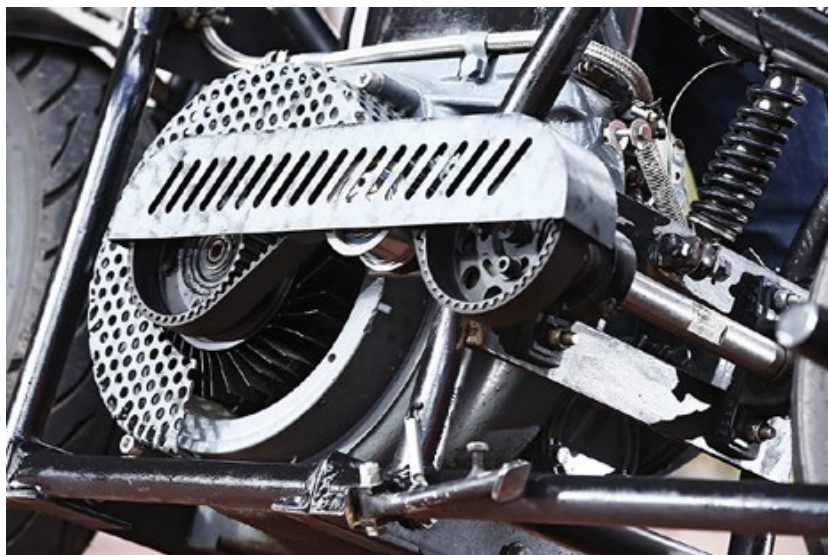
Ich darf Platz nehmen. Der Sitz ist eine alte Bauschaufel, deren Kanten Martin nach mehreren Versuchsfahrten dezent umgedengelt hat. „Du hattest schon nach wenigen Kilometern Striemen am Oberschenkel. So hat dat jedrückt." Man schaut ein wenig ungläubig. Fragend. Bedenklich. Doch Martin zerstreut meine Skepsis: „Brauchst dir keine Sorgen um den Komfort zu machen. Die Schaufel wird über ein Roller-Federbein gedämpft, und zusätzlich fahr ich vorn und hinten nur 0,6 bar Luftdruck. Dat is, wie wennde 'ne Federung hättest."

Haste aber nicht! Denn Martin hat einen Starrrahmen konstruiert. Starr heißt in diesem Fall: Auch die Vorderradführung besteht nur aus Stahlrohr. Spätestens an diesem Punkt schaut man den 23-Jährigen schräg an, schaut in seine stahlblauen Augen, neben denen selbst Paul Newmans Glubscher blass wirken, schaut auf seine drahtige, durchtrainierte Figur, die lässige, selbstbewusste Haltung und denkt sich: Was soll der Quatsch? Hat der kühle Martin nichts Besseres zu tun gehabt? Gibt's hier im Westerwald keine Disco, keine Computerspiele, keine Freunde oder so was?

Dieser Gedanke wird sofort von Faszination verdrängt, als Martin mich sanft nötigt, abzusteigen. „Oder willstest selbst anschmeißen?" Nee. Will ich nicht. Hab die Hose voll. Brauche meinen rechten Arm samt Hand noch und insgeheim befürchte ich auch, nicht den nötigen Bizepsdruck zu haben. Denn: Hatz Rod starten ist nichts für Weicheier. Über einen kleinen, korkenzieherartigen Hebel dreht man das Auslassventil in

Vater und Sohn Kuhl:
„Und, Spaß gehabt?“
FUEL-Redakteur Rolf Henniges:
„Jeder grüßt – selten so gelacht“

**Die Fliehkraftkupplung samt
 Kühlrippen und Vorgelegewelle**



den Zylinder und reduziert damit die Verdichtung. Erst dann kann der Einzylinder per Kurbel angeworfen werden. Aber: „Du hast nur drei Umdrehungen Zeit. Dann muss der Motor laufen“, warnt Martin. Innerhalb dieser Zeit schlüpft das Auslassventil nämlich wieder zurück an seinen Ursprung. Heißt: mördermäßige Verdichtung, kurbeln unmöglich. Und wenn's blöd läuft, schlägt die Kurbel zurück. Armbruch. Eine Minute später poltert der 800-Kubik-Einzylinder vor sich hin. Gefühlte 400/min im Leerlauf. Klingt wie ein Traktor. Vor allem aber: absolut begeisternd. Ich übernehme. „Alles selbst gebaut“, gilt auch für den innen verlegten Gaszug. Der hängt an einem Hebel, der an der Kupplungsseite vom Lenker absteht. Gas geben ist also dieselbe Bewegung, wie wenn du beim Motorrad kuppelst. Runter vom Hof, rauf auf die Straße. Kein Kennzeichen. 98 dB. Aber Helm auf. Gottlob. Die 13 PS kriechen über Fliehkraftkupplung, Zahnriementrieb, Vorgelegewelle, Ritzel und Kettenrad nach hinten. Und spätestens jetzt kann man die Idee dahinter verstehen: „Ich wollt' was Cooles haben zum Langsamfahren“, hatte Martin erklärt. Er, der mit seiner KTM stets die Waldwege umfräst, Erzfeind der Jagdpächter und Fußgänger, erlebt die Welt mit dem Hatz Rod plötzlich im Gegenlicht. Und ich auch. Fußgänger winken freundlich, nicken anerkennend und man ahnt, wie viele Freunde Martin auf seinen Touren hat: „Hinter dem Hatz Rod schießt der Jäger nich' hinterher.“ Super! Wenden ist angesagt. Der Platz scheint groß genug dafür. Nur das Heck eines Audi A6 ragt ein



TECHNISCHE DATEN

MOTOR: Luftgekühlter Hatz-Viertakt-Dieselmotor, Typ E80, 800 cm³, 13 PS, Maximaldrehzahl: 2000/min, Kraftübertragung über Fliehkraftkupplung, VW-Zahnriementrieb, Vorgelegewelle und Rollenkette, Sekundärübersetzung: 10:51

FAHRWERK UND BODYWORK: Stahlrohrrahmen und Anbauteile: Eigenbau, Sitz: Bauschaukel bequem geformt und über Rollerfederbein gefedert, Rahmen und Räder: Eigenbau, Bremsanlage aus Kawasaki ZXR 750, Bereifung hinten: Avon AV72 240/50 R 16, vorn: Conti Motion 160/80 R 16, Tankinhalt: zwei mal zwei Liter, Verbrauch bei Vollgas: 1,2 Liter/Stunde, Höchstgeschwindigkeit: zirka 50 km/h

PREIS: wird nicht verkauft

WEITERE INFOS: www.kuhl-motoren.de



DAS STARTEN DER HATZ ROD IM VIDEO:

<https://www.youtube.com/watch?v=paCRPC2k490&feature=youtu.be>

wenig in den Weg. Kein Problem, Kupplung ziehen, Hinterradbremse und einlenken. Scheibenkleister! Mit dieser Bewegung gebe ich Vollgas, schnelle auf das Heck des Ingolstädters zu und schramme auf den Zehntelmillimeter dran vorbei. Einfach lenken ist anders. Niedriger Luftdruck, dicke Reifen, gigantische Schwungmasse – noch mal nix für Weicheier. Für den Urlaub sowieso nicht.

Martin grinst, als ich die Kiste wieder zurückbringe. Ich kann den jungen Kerl gut verstehen. Scheiß auf Playstation! Dieses Ding ist der Star auf benzingetränkten Partys, der Mittelpunkt jeder Dorfkirmes, das ultimative Entschleunigungs-Gefährt. Ein stampfendes Unikat mit Kult-Charakter. Und eingebauter Diebstahlsicherung. Denn: Wegschieben kannst du's kaum. Und easy starten noch viel weniger.

Text: Rolf Henniges; **Fotos:** Rossen Gargolov



AUTHENTIC CLOTHING
FOR RIDING PEOPLE

www.therokkercompany.com



WIE ENTWICKELT MAN BEI DUCATI EIN MOTORRAD, DAS ZWAR VON DUCATI
PRODUZIERT WIRD, ABER NICHT DUCATI HEISSEN SOLL? EIN WICHTIGER FAKTOR FÜR DAS
GELINGEN SCHEINT DER BODENBELAG IM BÜRO DER PROJEKTGRUPPE ZU SEIN.

DAFÜR BRAUCHSTE



GRAS

Bologna, Oktober 2014: Die Presseabteilung hat einen streng-präzisen Zeitplan gesetzt: Interview mit Brand Director Mario Alvisi von 10.00 bis 11.00 Uhr. Danach eine Stunde Interview mit Chief-Designer Gianandrea Fabbro und Designer Julien Clement, eine halbe Stunde mit Project Manager Federico Sabbioni und Product Manager Antonio Zandi, Mittagessen, Fotoshooting. Alles zack, zack. Eine Presse-Dame wird diesen Zeitplan auf die Sekunde genau überwachen. Und das hier, in Italien. Oha! Der Weg zum Urknall dieser Ducati, die gar keine sein will und soll, führt durch Flure mit einheitlich ausgestatteten Büros, es überwiegt Hellgrau. Plötzlich steht man in diesem Raum, der wie ein Fremdkörper wirkt: Hunderte von gelben Notizzettelchen flattern in jedem Luftzug wie eine Schmetterlingskolonie mit den Flügeln. Knallgrüner, flauschiger Kunstrasen überzieht den Boden, einige Wände sind gelb gestrichen, andere bestehen aus einer Spanplatte, überall hängen Fotos, Bilder und Plakate. Die Welt, in der die Scrambler entstand, wirkt chaotisch, aber auch kreativ. Und sie ist klein. Man hat den Ducati-Jungs, die etwas völlig anderes entwickeln sollten als eine Ducati, kein klimatisiertes Großraumbüro zugeteilt. Sondern eine Abstellkammer. 18, höchstens 20 Quadratmeter groß.

Keine Klimaanlage, nur Fenster. Kein Blick aufs Meer, sondern auf den Hinterhof. Auf den kleinen Zetteln stehen Kommentare und Anregungen der Ducati-Belegschaft. Es sind Wunschzettel zur Scrambler. Was sie alles können, wie sie aussehen, was für ein Charisma sie haben sollte. Warum haben sie sich ihr Büro so eingerichtet? „Wenn du im Alltagsgeschäft steckst, hast du den Kopf nicht frei für ein ganz anderes Projekt wie die Scrambler“, sagt Mario Alvisi. „Mit unserer Büroeinrichtung ziehen wir uns raus.“ Natürlich wären sie gerne auch ans Meer damit gegangen, oder gleich nach Kalifornien. Quasi richtig weit weg von

alldem, was Ducati in der Vergangenheit ausgemacht hat. Denn: „Ducati steht für Effizienz, Hightech, enorme Leistung und das Streben nach immer mehr Fahrdynamik und Performance. Das alles will die Scrambler nicht, deshalb mussten wir sie und uns weit von unseren anderen Motorrädern absetzen“, erläutert Alvisi und gewährt einen Blick auf den Bildschirm: Über 100 Entwürfe der Scrambler sind da zu sehen. Für vier hat man sich letztlich entschieden. Die Magie, der Tatendrang und die Euphorie, die dieser Raum und die Jungs ausstrahlen, ist nicht nur charmant. Das Flair wirkt übergreifend, ansteckend. Das Team ist nicht nur stolz. Nein, sie fühlen sich göttlich, unsterblich, fast so, als hätten sie das Rad gerade erfunden.

In der ducatistischen Weltanschauung haben sie es auch. Hier geht es zum ersten Mal nicht darum, wie schnell, wie stark oder wie leicht dieses Motorrad ist. Nein, die Botschaft ist einfach und klar: Setz dich einfach drauf und fahr. Ebenso wichtig, weil anders: Laut soll sie nicht sein, aber schön klingen muss sie. Wer den Ducati-Brüller Panigale kennt, wird sofort wissen, was die Jungs meinen. Auch der Teamgeist der Entwicklungs-Truppe ist berauschend: Das Kreativ-Team ist längst eine Clique. Selbstverständlich darf man sich nicht täuschen lassen – die machen das alles nicht, um ihren Mopedkumpels einen Gefallen zu tun. Sie wollen und müssen Geld verdienen. Natürlich schwärmen sie im typischen Marketing-Sprech davon, dass vier Motorräder und ein paar Klamotten gleich eine „Welt“ sind. Die „Scrambler-Welt“ im Unterschied zur „Ducati-Welt“. Und damit in dieser Welt alles in Ordnung ist, sie in sich stimmig ist, wurde auch gleich eine perfekt auf das Produkt zugeschnittene Bekleidungslinie entworfen. Das „Produkt“ wird letztlich von irgendwoher durch den engen Flur in den jetzt noch engeren Raum geschoben: die Scrambler „Icon“, Basisversion der Scrambler-Reihe. Draufsetzen? Klar, durfte man auf den Messen ja auch





Voll auf Gras: Die Scrambler-Jungs mit der Neuen in ihrer kleinen Kreativ-Bude: Federico Sabbioni, Alberto Mami, Pietro Mambelli, Julien Clement, Rocco Canosa, Antonio Zandi, Gianandrea Fabbro, Claudio de Angeli, Mario Alvisi (von links)



schon. Sieht cool aus, dieser lang geschwungene Gaszug. Witzig, der breite Lenker. Etwas zurückhaltend wirkt das Instrument, fast wie früher. Die Krümmerführung erinnert an Ducati-Produkte, Diavel lässt grüßen. Man sitzt sehr aufrecht, fast ein bisschen nach hinten gelehnt. Und auch wenn da ein Ducati-Motor drin ist: Anfühlen tut es sich nicht wirklich wie einer.

Um die Ecke steht übrigens das Original, eine gelbe 450er-Scrambler aus den frühen 1970ern, die hier zur Inspiration geparkt wurde. Mit dem herrlich verrippten stehenden Zylinder, dem Königswellenantrieb der Nockenwelle und dem kurzen Endtopf. Ein Kultbike, sie trifft direkt ins Mark. Wie viel Herz davon haben die Herren Scrambler – warum eigentlich keine Frau? – von dieser Zeit ins Hier und Jetzt retten können?

Sehr viel. Ein wichtiger Punkt seien „authentische Materialien“ am Objekt selbst: Das Scheinwerferglas ist echtes Glas, die Zierringe um Scheinwerfer und Instrument echtes Aluminium. Der Tank besteht aus Blech, und er ist ganz Tank. Nicht zur Hälfte Airbox. Eigens für die Scrambler

wurden auch Zahnriemenabdeckungen aus Aluguss mit überfrästen Verzierungen geschaffen.

Die Frage, wie sie das beim Controller durchgebracht haben, zielt auf Interna, deshalb die diplomatische Antwort: „Er hat verstanden, dass Plastik hier gar nicht geht.“ Immerhin eine Scrambler-Version, die Urban Enduro, trägt sogar ein richtiges Schutzblech.

Und welche Kompromisse mussten sie zugunsten des Designs machen? In dem Bereich, in dem das Gitterrohrchassis den hinteren Zylinderkopf von beiden Seiten so schön frei lässt, hätten sie gerne noch Verstrebungen gehabt, doch die Designer legten ihr Veto ein. Die Kontroverse wurde durch ein unauffälliges Verstärkungsblech links und eine zusätzliche Querverbindung gelöst. Aha.

„Die gemeinsame Drosselklappe für beide Zylinder ist technisch und optisch gleichermaßen sinnvoll. Sie verschafft dem Motor ein sanftes Ansprechverhalten und braucht weniger Platz unter dem Tank. Auch deshalb, weil der einzelne Drosselklappenkörper in die Airbox passt“, erläutert Sabbioni. Obgleich zwischen liegendem Zylinder



Claudio de Angeli ist für die Scrambler-Bekleidung zuständig, zur Maschine schuf er auch den richtigen Look. Unten einige der Details in authentischen Materialien und nach historischem Vorbild



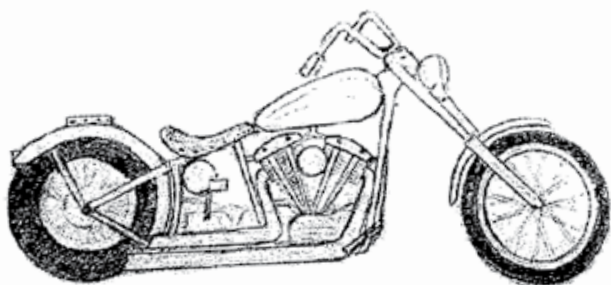
und Lenkkopf eine Menge profaner, aber unverzichtbarer Komponenten wie Lichtmaschinenregler, Ansaugluftführung oder Ölkühler unterzubringen waren, wirkt dieser Bereich gut aufgeräumt und trägt so zum puristischen Erscheinungsbild der modernen Scrambler bei. Details wie der originalgetreu nachgebildete Zündschlüssel oder der Tankdeckel erinnern an das historische Vorbild, ohne das zu sehr zu kopieren. Gut gemacht. Das Gras als Bodenbelag hat wohl offensichtlich geholfen.



Text: Ralf Schneider; **Fotos:** Rossen Gargolov

Passion VICTIM

IHR GRÖSSTER TRAUM IST LETZTES JAHR IN ERFÜLLUNG GEGANGEN:
SIE HAT SICH EIN MOTORRAD GEBAUT.
DAVOR WAR SIE ALLES: HERUMTREIBERIN, BARFRAU,
GRAFIK-DESIGNERIN, MODEL.
JETZT SCHRAUBT SIE ALSO AUCH NOCH...
PORTRÄT EINER VERMEINTLICHEN TRAUMFRAU.



Hier stimmt was nicht. Man kneift sich ein Mal, um aufzuwachen. Man kneift sich auch zwei Mal, denn der Sprung aus dem Reich der Träume in die Realität will einfach nicht gelingen. Auch Augen schließen und öffnen bringt nichts. Sie ist immer noch da. Steht vor dir, eins achtzig ohne Schuhe. Die Haare glatt und bis zur Niere, perfekte Modelfigur und Augen, aus denen Lebenslust strahlt. Schneeweiße Zähne im faltenfreien Gesicht, zwischen den ölverschmierten Fingern eine Gauloises Blondes. Auf den Lippen ein Lächeln. Dann kniet sie wieder vor dieser Harley, zarte Knie auf hartem Beton, lächelt, greift zum Schraubenschlüssel und sagt: „Vergaser find ich faszinierend. Sie sind so sensibel – wenn du beim Einstellen nur eine falsche Umdrehung machst, läuft gar nichts mehr und im schlimmsten Fall geht sogar der Motor kaputt...“







Vanessa Themann ist ein Phänomen. Die 29-Jährige schuftet als Junior Art Director in einer Werbeagentur. Doch wer sie privat trifft und kennenlernt, ist verwirrt. Denn Vanessa passt in alle Schubladen: Bürotussi, Vamp, Mutter, Freigeist, Schrauberin, Freak, Stil-Ikone, Muse, Ehefrau. Und letztlich wiederum in keine. „Ich hatte immer schon das Gefühl, zu spät geboren zu sein“, sagt die Wahl-Münchnerin. Und man sieht sie vor dem geistigen Auge als Indianerin durch die Steppe reiten, oder bei Woodstock mitsingen. Warum? Ihr Style erinnert an die Flowerpower-Zeit: lange Mähne, Hose mit weitem Schlag über Cowboyboots, die wirklich aus dem Wilden Westen stammen könnten. Doch sie sind ölgetränkt, abgeschabt, verlebt. Gebrauchte. Erzählen von harten und weiten Ritten durch den Alltag. Ritte, die seit gut einem Jahr sogar auf einem Iron Horse stattfinden. Auf IHREM Iron Horse. Genauer gesagt einem Starrrahmen-Eigenbau mit 1991er-Harley-Evo-Motor. Vanessa hat sich ihr Motorrad angeblich selbst gebaut.

Wer ist dieses Wesen?

Vor allem aber: Warum macht sie das?

Vanessa wird am 4. Juni 1985 in Tübingen geboren. Erinnerungen an ihre Kindheit sind gegensätzlich. Da ist die still in sich hinein grinsende Vanessa, die davon schwärmt, als kleines Mädchen Buden in den Bäumen gebaut und in alten Höhlen gespielt zu haben. Freiheit. Aber da ist auch die nachdenkliche Vanessa, die sich seufzend daran erinnert, quasi auf einem Golfplatz aufgewachsen zu sein. Gefangenschaft. „Der Golfplatz war meine zweite Heimat, denn wir waren wohlhabend. Es ging oft um mehr Schein als Sein, immer darum, gut dazustehen. Ich habe wahre Werte vermisst und mich mit 15 emotional abgenabelt.“ Schon in dieser Zeit träumt sie davon, mit einem Motorrad die Welt zu erkunden und zeichnet sich ihr Traumbike: Chopper-artig, schlicht, starrrahmig, zeitlos. Das Motorrad als

Fluchtfahrzeug in eine bessere und vielleicht bodenständigere Welt. Die ungewöhnlich detailgetreue Bleistiftzeichnung wird sie 13 Jahre lang begleiten.

Nach dem Abi flieht sie nach Spanien. Um die Sprache zu lernen. Um Ruhe zu finden. Vanessa jobbt in der Gastronomie, findet schnell Freunde vor Ort und fährt... Harley. Heimlich, versteht sich. Denn sie hat keinen Motorradführerschein. „Ich habe mich damals endlich frei gefühlt, richtig frei“, erinnert sie sich. Nach dem Spanienaufenthalt und einigen Reisen landet sie in Düsseldorf, arbeitet nebenher gelegentlich als Model und studiert Kulturwirtschaft und Kommunikationsdesign. Die heimliche Liebe zum Motorrad bleibt: Wenn sie ein Chopper-ähnliches Motorrad auf der Straße sieht, bleiben ihre Augen daran kleben, bis die Maschine im Nichts verschwindet. Nach dem Studium zieht es sie nach München, die Bleistiftzeichnung immer im Gepäck. Der Zufall führt Vanessa auf einer Party in ihrer alten Heimat Tübingen mit Aykut Tataroglu zusammen.

Aykut ist ein Faktotum der Custombike-Szene. Ein hünenhafter schwäbischer Türke mit ellenlangem Doppel-Zwirbelbart, großflächigen Tätowierungen und dem Herz eines Samariters. In seiner Werkstatt am Rand der Schwäbischen Alb entstehen Unikate in Handarbeit. Vanessa erzählt ihm von ihrem Traum. Aykut nimmt sie daraufhin mit zur Custombike-Messe. Damit sie Träume bestaunen kann. „Ich habe von klein auf eine Sehnsucht nach Motorrädern verspürt“, sagt sie heute mit Blick auf das Gestern. „Wenn ich jetzt auf meiner Maschine sitze, bin ich dieser Sehnsucht nah, ganz nah.“ Die Atmosphäre der Custombike-Messe verändert alles, sie bestaunt mit glänzenden Augen den live ausgetragenen Biker-Build-off, ergötzt sich an den vielen Maschinen unterschiedlicher Couleur, fühlt die Magie dieser Szene, in der fast alles noch per Hand erarbeitet wird, und trifft unzählige Freaks. Einer von ihnen ist Reinhard „Reini“ Servello, Mastermind der Bobber Garage in Liechtenstein. Reini ist fasziniert von Vanessas Leidenschaft für Bikes und sagt: „Du kannst für mich als Model arbeiten.“ Vanessa entgegnet ihm: „Ich will mich nicht auf irgendwelchen Motorrädern räkel. Ich will mir eins bauen. Bring mir lieber schweißen, biegen und dengeln bei.“ Ein paar Wochen später steht sie in Liechtenstein, fünfeinhalb Stunden mit der Bahn von München ent-

Schweißen, zeichnen, schrauben, dengeln: am liebsten alles selbst machen. Was leider nur bedingt ging. Reini Servello hat auch über 300 Stunden in das Projekt investiert

fernt, steht in Reini's Werkstatt, und hält ein altes, verlebtes Papierblatt hoch: ihre mittlerweile 14 Jahre alte Zeichnung. Sie soll als Vorbild dienen. Es ist ihr egal, wie lange sie brauchen wird oder was sie alles doppelt und dreifach machen wird. „Aber ich möchte und werde mir dieses Motorrad bauen“, sagt sie zu Reini. Der wortgewandte Reini Servello hat als Bikebuilder preisgekrönter Motorräder und Lebenskünstler viel in seinem Leben erlebt, doch er ist sprachlos: „Da stand sie plötzlich mit dieser Zeichnung in meinem Laden, körperenge Jeans, Haare zum Zopf, in den zarten Händen nicht eine Schwiele, und bat mich um etwas, das ich normalerweise abgelehnt hätte.“ Er sagt zu. Und bringt sich ein, steckt ebenfalls rund 300 Arbeitsstunden in das Projekt.

„Bereits in der ersten Stunde konntest du erkennen, wie wissbegierig Vanessa ist, wie talentiert und wie zielorientiert sie arbeitet. Ich war verblüfft.“ Vanessa blüht auf. Niemandem in ihrer Firma erzählt sie von ihren wochen-

endlichen Ausflügen in die andere Welt. Über ein halbes Jahr sieht ihr Lebensablauf so aus: Von montags bis freitags Meetings und das Jonglieren mit Designprogrammen – reine Kopfarbeit. Samstag und Sonntag Handarbeit. Reini freut sich über ihr handwerkliches Geschick und das Engagement, Vanessa darüber, dass durch ihre Handgriffe endlich etwas entsteht, das tatsächlich „greifbar“ ist.

Im Frühjahr 2014 ist es nicht nur greifbar und startklar, sondern gewinnt auf der Swiss-Moto 2014 den dritten Platz in der Best-Custom-Klasse: Vanessa, die alle Bauteile selbst gezeichnet, ausgesucht und viele davon selbst angefertigt hat, tauft ihr Motorrad auf den Namen Twin. „Aber nicht, weil sie einen Harley-V2 hat, sondern weil ich als Sternzeichen Zwilling bin.“ Dieser Harley-V2 ist ein 1991er-Evo-Motor, der noch angekickt werden möchte. Er wohnt in einem Starrrahmen mit Springer-Gabel, atmet durch einen Mikuni-Vergaser ein und durch gerade Sidepipes aus. Auf dem – natürlich von Vanessa entworfenen – Ledersattel ist Folgendes zu lesen: „Dream it, build it, kick it, ride it“.

Und damit kommen wir zur Realität. Denn: „Mag ja sein, dass so ein Starrrahmenmoped gut aussieht“, sagt Reini, „aber fahren so ganz ohne Komfort ist nicht jedermanns Sache.“ Vanessa, die ihren Einser mittlerweile lange in der Tasche hat, erstaunt ihn erneut: Ihre erste gemeinsame Tour führt bei Regen, Nebel und Eiseskälte über die Alpenpässe nach Italien. „Mein vorderer Fender war leider abgebaut und lag daheim“, erinnert sich Vanessa. „Ich fuhr mit Jet-Helm. Schon nach zwei Kilometern war mein Gesicht völlig zugesaut.“ Trotzdem fährt sie weiter. Ohne Murren. Ohne Fluchen. Nur mit einem Riesenlächeln.

Natürlich ist es nicht bei dieser einen Tour geblieben. Denn die Frau, die Shopping hasst und lieber kickt als elektrisch startet, die eher Karte statt Navi nutzt und lieber Öl als Nagellack am Finger hat, ihre Zeit lieber mit ihrer Maschine statt vor dem Spiegel verbringt, eher Bier als Cocktail trinkt und lieber mit einem Ford Mustang durch die USA als mit Smart durch München fährt, sagt über sich selbst: „Ich bin keine Bikerbraut. Es ist Liebe.“ Wer sie kennenlernt, zweifelt nicht eine Sekunde daran.



Siegerlächeln: Vanessa auf ihrer „Twin“: Sie hat mit ihrem Motorrad gerade den 3. Platz im Custom-Contest gewonnen

Text: Rolf Henniges; **Fotos:** Natascha Biermann, privat

Alles für Ihre BMW



Live entdecken auf der
Wunderlich Anfahrt 2015.
Am 25./26. April in Sinzig.

Customize your R nineT!

JETZT ONLINE UND IN UNSEREN KATALOGEN ...

Die R nineT steht für Leidenschaft, Leichtigkeit und puren Spaß am Motorradfahren. Ob entspannt cruisend, sportlich unterwegs oder hart am Limit: Erschaffen Sie mit uns Ihre eigene Traum-nineT.

... UND NOCH VIELES MEHR FÜR IHRE BMW.



Wunderlich®
complete your BMW.

Wunderlich GmbH
Kranzweiherweg 12
D-53489 Sinzig

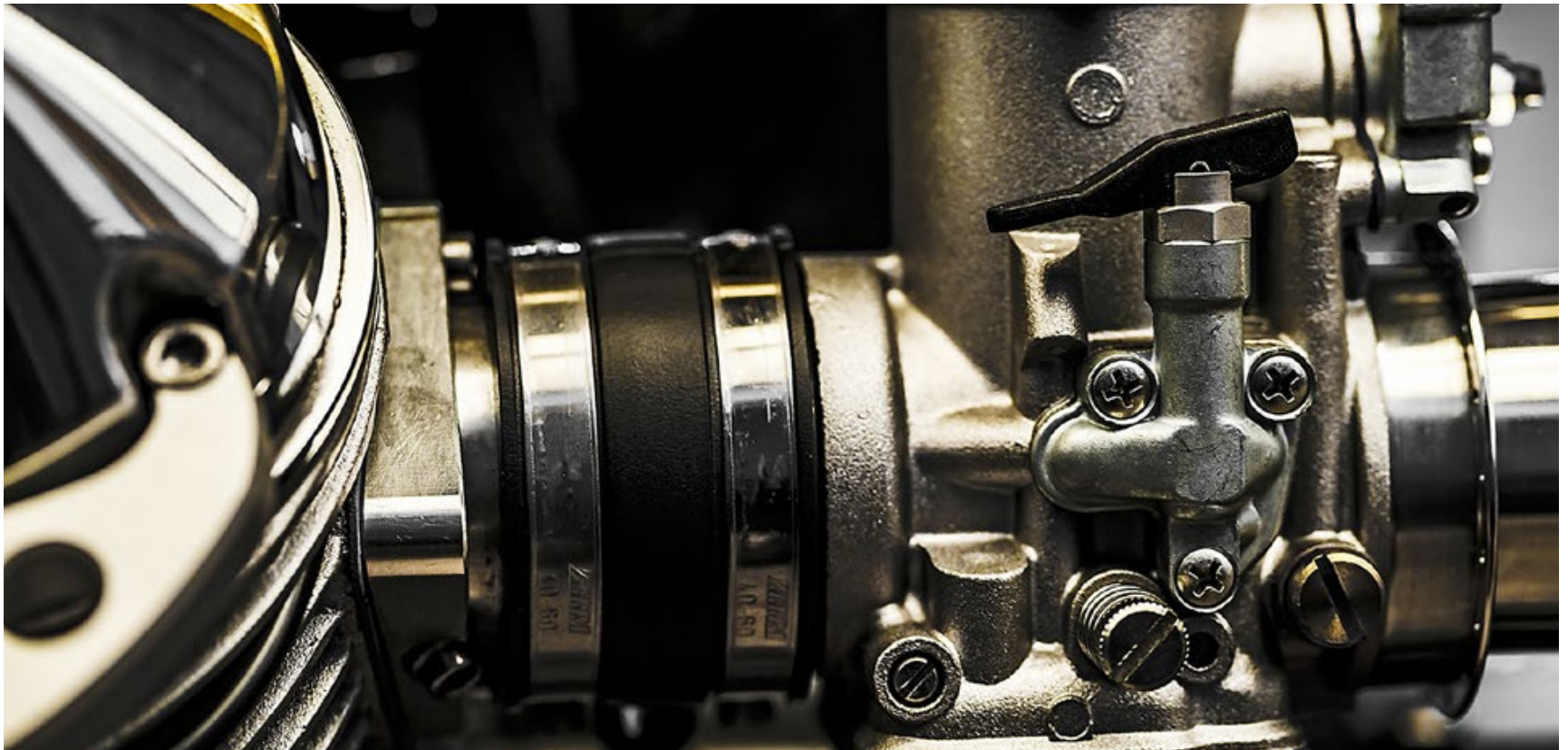
Tel. +49 2642 9798-0
info@wunderlich.de
www.wunderlich.de



DER LETZTE GRUSS

VOR NUNMEHR 20 JAHREN VERUNGLÜCKTE AYRTON SENNA
TÖDLICH IN IMOLA. ZU EHREN DES LEGENDÄREN FORMEL1-PILOTEN
LEGTE CUSTOMBIKE-BAUER MARCUS WALZ 2014 EINE
KLEINSERIE VON DREI MOTORRÄDERN AUF. ALS LETZTEN
GRUSS AN SEINEN VERSTORBENEN HELDEN.





Auch im hintersten Eck der Maschine wirkt nichts verlebt, sondern alles vital und bereit für 100 000 Kilometer. Hier steht keine Dichtung über, jede Unterlegscheibe liegt richtig herum, sogar die Schlauchschellen sitzen synchron. Marcus Walz ist Perfektionist

VERDAMMT! Verdammt! Wo zum Henker ist hier das Zündschloss? Nach kurzer Einweisung durch Marcus findet mein Zeigefinger den winzigen Edelstahlknopf unter der Sitzbank, und durch den 950 Kubik starken V2 wandert ein Schütteln. Er bollert, hustet und räuspert sich. Anspringen möchte er allerdings nicht. „Der Motor ist auf dem Prüfstand eingefahren worden“, sagt Marcus. Aha. Vielleicht ist er in freier Wildbahn noch scheu...

Nein. Es war das Benzin. Als der Hahn in Reservestellung ist, wummert der gelbe Engel selbstbewusst durch seine langen schwarzen Rohre. Hart rastet der erste Gang ein, die Knie schmiegen sich an die schmale Taille, stoßen ein wenig an die Vergaserschnorchel. Gewöhnungsbedürftig. Gleiches gilt auch für die Kupplungsbetätigung. Eine kräftige Hand ist hier vorteilhaft. Marcus hat die Griffgummis mit Stahlband gegen Verdrehen gesichert. So wie früher. In den Siebzigern. Der Epoche, aus der die Le Mans stammt. Zusammengefaltet hockt man auf dem edlen Renner. Hoch platzierte Fußrasten, relativ weit hinten angeschraubt, die Lenkerstummel tief. Und die kleine Lampenverkleidung ist mehr Gag, viel Wirkung

wird sie nicht haben. Vor allem nicht heute. Denn es geht nicht auf die Autobahn, sondern auf die Landstraße. Der mächtige Vau hängt wunderbar am Gas und schiebt schon ab Standgas ordentlich an. 190 Kilogramm vollgetankt sind ein Wort. Man spürt diese Leichtigkeit beim Wenden, Einlenken, Aufrichten, Lossprinten. Der dicke V2 hat eine wirklich sexy Umgebung bekommen. Es gibt nur einen Nachteil: verkauft! Schade.

Text: Rolf Henniges; **Fotos:** Jörg Künstle

IM INTERVIEW: **Marcus Walz**, Custombike-Builder

FUEL: Wir stehen jetzt vor einem gelben Kunstwerk, das es in dieser Form vor zehn Jahren von dir nie gegeben hätte. Denn im Grunde genommen warst du doch mit Harley verheiratet, oder?

MARCUS WALZ: Verheiratet? Sagen wir lieber: Ich habe mit Walz Hardcore Cycles, kurz WHC, jahrelang gutes Geld verdient. Aber ich habe nie bestritten, dass mir das Bauen der WHC-Bikes mehr Spaß gemacht hat, als mit ihnen zu fahren. Seit 2008 baue ich



TECHNISCHE DATEN

MOTOR: Luftgekühlter V2-Viertaktmotor, 950 cm³, 87 PS und etwa 90 Nm, Bohrung x Hub: 78 x 88 mm, Tuning und Aufbau durch HTMoto in Aachen

FAHRWERK UND BODYWORK: Pulverbeschichteter Original-Le Mans-Rahmen, Gabel überarbeitet, YSS-Stoßdämpfer, verstellbar in Höhe, Zugstufe und Federbasis, handgefertigte Edelstahl-Auspuffanlage, schwarz keramikbeschichtet, handgefertigter Stahltank, Heck, Lampenmaske und Fender, Le Mans-Gussräder (schwarz kunststoffbeschichtet), verstärkte Radlager, Bereifung: Avon Roadmaster 110/80-18 vorn, 130/80-18 hinten, Brembo-Zweikolbensättel vorn, gelochte Edelstahl-Bremsscheiben vorn und hinten, verstellbare LSL-Fußrastenanlage, LSL-Stummellenker, digitales/analogen Multiinstrument von Motogadget

PREIS: 55 000 Euro

WEITERE INFOS: www.walzwerk-racing.com



Der Mann hinter der Maschine: Marcus Walz

unter dem Label „WalzWerk Racing“ Motorräder, die nicht nur cool, sondern auch sportlich sind. Hier macht mir das Fahren fast noch mehr Spaß als das Bauen.

FUEL: Baust du denn eigentlich noch alles selbst?

MARCUS WALZ: Teils ja, teils nein. Ich baue und koordiniere. Ich bin ständig auf der Suche nach neuen Ideen, skizziere sie und lasse sie dann umsetzen. Der Entwurf von der Guzzi stammt beispielsweise von Holographic Hammer. Der Mann hinter dieser Bezeichnung ist Sylvain Berneron, ein Ex-BMW-Designer, der neben vielen anderen Bikes übrigens auch die Concept-Studie BMW R 90 S für Roland Sands gezeichnet hat. Sylvain macht nichts anderes, als für Firmen Entwürfe zu zeichnen. Ich gebe ihm nur exakte Vorgaben, wie ich mir das Bike vorstelle, und er achtet drauf, dass sie sich technisch umsetzen lassen. Wenn du beispielsweise den Radstand oder Lenkkopfwinkel veränderst, sagt ihm sein Computerprogramm gleich, ob das Bike nachher noch fahrbar ist. Man kann sofort korrigieren.

FUEL: Wie kommt man auf die Ideen?

MARCUS WALZ: Für die Senna-Tribute-Bikes? Nun, ich bin mit Motorsport groß geworden, denn wir wohnten in Hockenheim. Der Ring war sozusagen mein Spielplatz. Und damals, in den Neunzigern, konntest du noch frei im Fahrerlager umherspazieren, es war nicht so hermetisch abgeriegelt wie heute. Ayrton Senna war nicht nur ein super Fahrer, sondern auch eine herausragende Persönlichkeit. Jahre nach seinem Tod habe ich einen seiner gelben Helme mit Original-Autogramm bekommen. Es ist für mich heute noch eine Ehre, den in der Hand zu halten, weil du weißt, dass dein Hero ihn einmal auf dem Kopf hatte. Die drei Tribute-Bikes habe ich ihm zu Ehren gebaut. Ich kam auf Guzzi, da Ducati bereits Senna-Bikes aufgelegt hat.

FUEL: Warum ausgerechnet Guzzi?

MARCUS WALZ: Die Guzzi gefällt mir einfach von der Form. Es gibt für mich keine bessere Ausgangsbasis für den Bau eines Café Racers als eine alte Guzzi mit dem Tonti-Rahmen: glatte Rahmenkonstruktion, schöner Motor – alles hat schon perfekte Formen. Aber es musste unbedingt eine Guzzi mit Rundmotor sein, eine alte aus den Siebziger. Dieser Motor hat schlicht mehr Charme als seine recht eckigen Nachfolger.

FUEL: Und warum drei Maschinen?

MARCUS WALZ: Drei Weltmeister-Titel, ganz einfach.

FUEL: Wie schnell waren sie verkauft? 55 000 Euro sind ja nicht gerade ein Pappenstiel...

MARCUS WALZ: Ich hatte auf Facebook Zeichnungen veröffentlicht, die mehrfach geteilt wurden. Die drei Bikes waren innerhalb von einer Woche verkauft. Sie gehen in die Schweiz, nach Deutschland und Brasilien.

FUEL: Die Kunden bestellten also nach einer Zeichnung. Kann es sein, dass die Zeichnung während der Bauphase nicht umgesetzt werden kann?

MARCUS WALZ: Nein, das ist eher unwahrscheinlich. Teile wie Tank, Heck, Kotflügel und Lampenmaske sind nach Sylvains Entwürfen von einem Metallbauer von Hand aus Alu und Stahl gedengelt worden. Ich kann so etwas nicht. Also holt man Spezialisten mit ins Boot, die dir alles perfekt umsetzen. Der Metallbauer bekommt die Zeichnungen eins zu eins, nimmt die Maße ab und legt los. Bis auf das Heck gab es keine Probleme. Aber da Sylvain keine 3D-Zeichnung macht, konnte der Metallbauer nur die seitlichen Maße abnehmen. So hat er mindestens sechs oder sieben verschiedene Heckteile gebaut, weil mir keins richtig gefallen hat. Ich bin dafür mehrfach nach Berlin gefahren. Nur um zu sehen, wie es in echt wirkt.

FUEL: Könnte der Tankbauer die Teile reproduzieren, wirst du einen Umbausatz anbieten?

MARCUS WALZ: Nee, die Formen werden abgenommen, auf Metalltafeln übertragen und dann klopft der Junge die Rohteile über einen Ledersack in Form. Jeder Tank, jedes Teil ist ein Unikat. Deshalb variieren sie auch ein wenig im Tankvolumen. Diese Teile wird es niemals als Bausatz geben, weil sie erstens natürlich Unikate bleiben sollen und zweitens so unglaublich teuer sind, dass sich jeder an den Kopf fasst, wenn er die Zahlen hört.

FUEL: Gab es sonst noch Probleme?

MARCUS WALZ: Das Heck war insgesamt tricky. Ich musste das Rahmenheck etwas aufschneiden, heiß machen und leicht biegen, damit es schlank wird. Die Stoßdämpferaufnahmen mussten danach ebenfalls neu positioniert, beziehungsweise korrigiert werden.

FUEL: Du hast die Senna-Guzzi von ehemals 230 Kilogramm vollgetankt (Le Mans I) auf 190 Kilo abgespeckt und den Motor tunen lassen...

MARCUS WALZ: Ja, genau. Nach dem Strippen habe ich den Rahmen vom Ballast befreit: heißt, alles Unnötige wegflexen. Anschließend wird er an allen neuralgischen Stellen mit Knotenblechen verstärkt, damit er sich aufgrund der größeren Power nicht verwindet. Hierzu muss man wissen: Serienmäßig stemmt der alte Guzzi-Rundmotor nur 50 PS. Ich habe ihn tunen lassen – jetzt sind es knapp 90 PS. Wenn du da nichts machst, verwindet sich der Rahmen wie ein Fisch an Land. Auch die Schwinge



und der Kardanausleger wurden verändert, damit statt des 110er-Schlappens ein 130er passt.

FUEL: Knapp 90 PS – das klingt nicht gerade viel...

MARCUS WALZ: Der Motor wurde von Hartmut Taborsky (HTMoto Aachen) gemacht. Die Jungs verstehen ihr Handwerk, es sind absolute Experten. Der ehemals 850er-Motor hat nunmehr 950 Kubik. Viel mehr kann man aus den alten Rundkopfmotoren nicht herausholen. Alles wurde erneuert bis auf die Köpfe und das Gehäuse, was aber gestrahlt ist und damit fast wie neu aussieht. Allein für die Motorüberarbeitung zahlst du 15 000 Euro – gesetzt den Fall, du lieferst den Basismotor an. Dafür ist dann aber auch alles gemacht: Doppelzündung, Nockenwelle, Pleuel und Pleuel feingewuchtet – alles, was geht. Nach dieser Kur sieht der V2 nicht nur optisch aus wie neu, er ist auch technisch wie neu. Nur mit mehr Power halt und standfest.

FUEL: Wenn man nur drei Exemplare dieser Spezies baut, kommt man da nicht in die Versuchung eine Maschine selbst zu behalten?

MARCUS WALZ: Wenn ich das immer gemacht hätte, bräuchte ich statt einer Garage einen Hangar. Ehrlich: Eigentlich wollte ich wirklich die Erste behalten. Diese drei speziellen Guzzis sind tatsächlich Projekte, die in mir die Begehrlichkeit wecken, sie selbst zu behalten. Hier habe ich mir selbst etwas gebaut, was mir ungeheuren Spaß macht.

FUEL: Bist du schon gefahren?

MARCUS WALZ: Fahren kann man das nicht nennen. Nur vom Prüfstand zum Auto. 500 Meter vielleicht. Höchstens.



Poliert und wie geleck – man hat Angst vor jedem unpassenden Staubkorn. Und vor Regen. Denn der Hinterreifen schleudert Feuchtigkeit übers Heck auf Rücken und Helm. Doch, ehrlich: Wer fährt mit diesem Bike schon bei Regen oder Schnee?

FUEL: Dann möchte ich mich an dieser Stelle im Namen des gesamten FUEL-Teams bedanken, dass wir fahren durften. **Letzte Frage: Was kommt als Nächstes von dir?**

MARCUS WALZ: Ich denke über BMW-Zweiventil-Boxer nach. Coole Umbauten nach meinem SCHIZZO-Konzept: Du kaufst ein umgebautes Bike als Basis und kannst es mit wenigen Handgriffen vom Café Racer zum Scrambler umstecken. Mit anderen Rädern und einem anderen Lenker beispielsweise. Aber es muss nicht nur cool aussehen, sondern auch gut fahren.

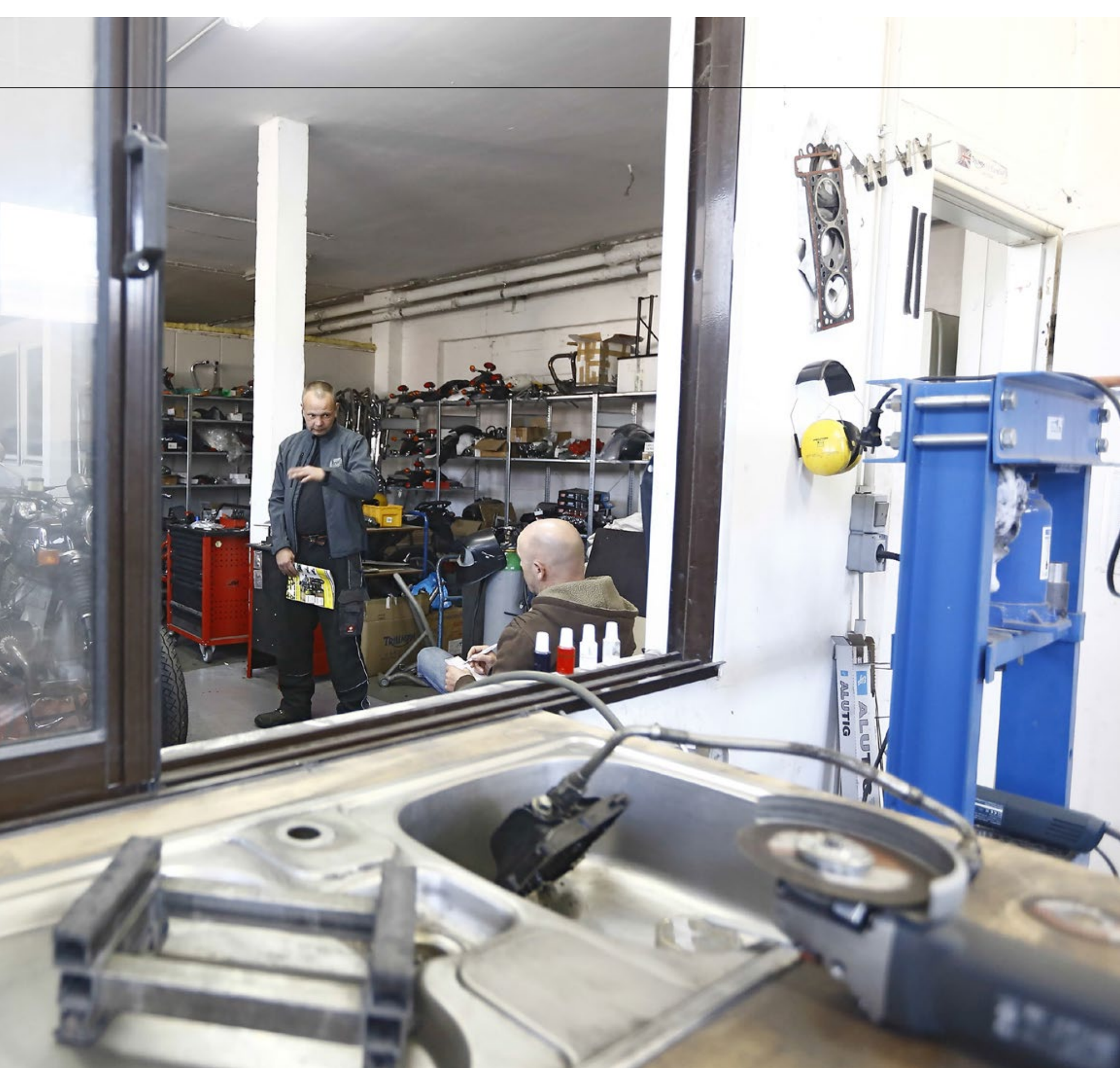
Das Interview führte Rolf Henniges

DER PFERDE FLÜSTERER

HOCH IM NORDEN DER REPUBLIK GIBT ES
ANGEBLICH EINEN MOTORRADMECHANIKER,
DER DURCH BLOSSES HANDAUFLEGEN
EIN PAAR PS FINDET. FUEL HAT IHN BESUCHT.

NEIN, NEIN, beteuert Andreas Mecke, mit ihm sei alles völlig in Ordnung. Aber vielleicht läge es daran, dass er als kleiner Junge in ein Fass mit Öl gefallen sei... Bitte? Das kennen wir doch von irgendwo her, oder? Die Gallier, genau: Auch Obelix hatte übermenschliche Kräfte, seit er in einen Kessel voll Zaubertrank gefallen war. Den Begriff übermenschlich wischt der 44-jährige Mechaniker vehement aus der Luft. „Blödsinn“, lächelt er staubtrocken, „ich höre bloß auf meinen Bauch, sonst nichts.“

Sonst nichts. Aha. Die Sache mit dem Ölfass ist trotzdem interessant. „Nichts Wildes“, winkt Andreas ab. „Meine Mutter hat mich als Bub ins Kaufhaus geschleift, mir ein richtig tolles Outfit spendiert, und fünf Minuten später fand ich auf einer Baustelle das besagte Ölfass. Na ja, vielleicht war's doch nur ein Eimer...“ Was ihm vor 40 Jahren wichtig erschien, hat heute scheinbar noch Bestand. Als wir ihn an seinem Arbeitsplatz bei Triumph Hamburg treffen, ist er stilsicher gekleidet: Eine schmierige Arbeitshose wabert über ölgetränkten Sicherheitsschuhen,



darüber schwebt eine verlebte Jacke mit Bremsstaub-Öl-Rost-Patina. Ein alter Spanngurt muss als Gürtel herhalten. Für den Mann, der speisen oder essen gehen schlicht als Tankvorgang oder Pit-Stopp betrachtet und dafür möglichst wenig Zeit verschwenden möchte, sind Effektivität und Pragmatismus wichtiger als Außenwirkung. Und weil es schneller geht, eh günstiger ist und er sich partout nichts aus Mode macht, werden seine blonden Haare auch mit dem Kurzhaarschneider gestutzt. Andreas Mecke ist überraschend unkonventionell. Und bescheiden.

Denn es ist ihm beinahe peinlich, als die Anfrage kommt, ihn zu besuchen, etwas über ihn zu schreiben, ihn zu porträtieren. Damit die Welt erfährt, dass es einen wie ihn gibt. Einen, der für Motoren und Fahrwerke lebt, sich ihre Arbeitsweise verinnerlicht und praktisch jede Minute damit verbringt, Technik zu verbessern oder zu reparieren. Richtig gelesen: nicht jede FREIE, sondern JEDE Minute. „Du möchtest wissen, was ich als Ausgleich zum Schrauben bei meinem Boss mache? Ich schraube an meinen privaten Bikes. Das beruhigt mich.“

Sein privates Schrauben dient mitunter sogar einem guten Zweck: Als er letzten Winter zusammen mit ein paar Jungs aus dem Triumph Thruxton-Forum in seiner kleinen Schrauberhalle zusammenhockte, kam man gemeinsam auf die Idee, ein Motorrad zu bauen, um es anschließend für das Hamburger Kinderhospiz „Sternenbrücke“ zu versteigern. Das Starbridge-Racer benannte Projekt gewann auf den Tridays 2014 den ersten Preis bei den Profi-Umbauten. Die abschließende Versteigerung brachte 18 150 Euro für das Hospiz.

Darauf angesprochen, nickt Andreas nur still in sich hinein. Nein, das sei selbstverständlich. Jeder hätte so gehandelt. Jeder. Andreas ist niemand, der im Mittelpunkt stehen mag. Reden

hab mir dafür eine Lehre gebaut, mit der ich den optimalen Radius exakt reproduzieren kann...“

Wer jetzt denkt, Andreas' Erkenntnis sei das Resultat einer hochkomplexen physikalischen Berechnung, den straft der Hamburger Lügen: „Ich habe da mal ein Buch über Strömungsgeschwindigkeit gelesen“, sagt er lapidar, wurschtelt in einer Schublade und präsentiert ein paar Aluminium-Ansaugtrichter. Sie sind mehrfach durchtrennt, mittels verschiedener Zwischenstücke kann man sie beliebig verlängern. „Diese Dinger hier hab ich in der Hosentasche, wenn ich losfahre. Es ist eigentlich ganz einfach: Du steckst sie so lange zusammen und auseinander, bis der Motor am besten läuft und am Gas hängt. So ermittelt man



„ES IST GANZ EINFACH:
DU VARIIERST DIE
TRICHTERTEILE SO LANGE,
BIS DER MOTOR
IDEAL AM GAS HÄNGT“

überlässt er gern anderen. Gerüchteweise heißt es, dass jeder, der mit einem Triumph-Modern-Classic-Modell auf den Hof von Q-Bike in Hamburg (Meckes Arbeitgeber) raufrollt, mit mindestens einer Verbesserung wieder runterrollt. Andreas Mecke gilt als Technik-Papst für luftgekühlte Zweizylinder-Bikes und als rasiermesserscharfer Analytiker für jedwedes Technik-Wehwehchen. „Hier, schau nur“, sagt er und hebt einen Zylinderkopf hoch. „Ab Werk gibt das Einlassventil durch störende Verwirbelung gerade mal den Querschnitt eines Centstücks frei. Man könnte jetzt einen Fräser auspacken und alles größer fräsen. Doch wenn du die Form dieses Einlasskanals beibehältst, erreichst du damit nicht viel. Du musst den Kanal vorher zugießen und ihm anschließend eine völlig neue Form geben. Erst dann bekommst du den Querschnitt eines Zwei-Euro-Stücks. Ich

die beste Abstimmung, so bekommt der Zylinder seine optimale Füllung.“ Man steht erst mal da. Und staunt. Es klingt, als würde dir jemand sagen: Nimm einfach den Besen da und feg mal aus. Dafür braucht man nicht studieren. Sondern probieren. Wer ist dieser Kerl mit dem goldenen Händchen?

Andreas hat Maschinenbau studiert. Genau genommen sogar drei Semester. Aber das sei nur am Rande erwähnt. Als Teenager ertappt er sich dabei, wie er immer um ein altes Zündapp-Mofa herumschleicht, das in der väterlichen Werkstatt sein Gnadensbrot erhält, während dieser Autos repariert und mit ihnen handelt. „Mit Motorrädern hatte mein alter Herr nicht viel am Hut“, sinniert Andreas. „Aber er hat das Glitzern in meinen Augen gesehen, wenn ich vor ihnen stand.“ Und so kommt es, dass Andreas an seinem 16. Geburtstag neben einer leicht

gebrauchten Yamaha DT 80 MX erwacht, die sein Vater nachts ins Zimmer geschleppt hat. Doch statt eines Händedrucks mit Glückwunsch hebt sein Vater den Zeigefinger: „Wenn du auch nur an einer einzigen Schraube drehst, um die Kiste zu frisieren, schneide ich sie in drei Teile.“ Andreas' Kumpels, mit denen er fortan durch die Gegend düst, sind alle schneller. Nach dem Abi (Leistungskurs Physik und Chemie) und zwölf Monaten Wehrdienst kauft sich Andreas ein Auto, baut in einem Jahr zehn Bagatellschäden und steigt daraufhin aufs Motorrad um. „Autofahren ist nichts für mich“, sagt er und die herumstehenden Freunde wundern sich lachend: „Was? Du hast sogar einen Autoführerschein?“ Kein Wunder, dass es niemand weiß. Andreas fährt seit über 20 Jahren ausschließlich Motorrad. „Den Einser habe ich mit 19 auf einer BMW R 45 nachgeholt. Es gab nicht eine Fahrt, auf der nicht irgendwas daran kaputtging.“ Er kauft sich eine Yamaha RD 350, leiht sie seiner Freundin und die zerstört die Maschine. Während dieser Zeit wohnt Andreas in einer WG, vierter Stock, Altbau. „Wir haben das Motorrad die Treppe hochgetragen und in

der Küche wieder aufgebaut.“ Nach der Mechanikerlehre steigt er auf ein MZ-Gespann um. „Im Beiboot war mein ganzes Hab und Gut, alle Werkzeuge, die ich besaß. Mit dieser mobilen Werkstatt hab ich zwei Jahre lang meinen Lohn verdient.“ Der Zufall schickt ihn eines Tages zum Hamburger Triumph-Händler Q-Bike. Man versteht sich sofort. Andreas Mecke bleibt. Wer ihn erlebt, seinen wachen Verstand, die zehn immer gleichzeitig in seinem Kopf geöffneten Schubladen, aus denen er wie auf Knopfdruck sein Wissen zieht, der meint zum ersten Mal dem personifizierten Geht-nicht-gibt's-nicht gegenüberzustehen. Denn der Mann, der selbst von sich behauptet, in Deutsch, Schrift und Sprache eine Niete zu sein, ist wie ein Pferdeflüsterer für Iron Horses. Er erspürt Probleme, eliminiert die Ursachen und man weiß sofort, dass Motorradmechaniker nicht bloß ein Beruf für ihn ist. Es ist Berufung. Nicht mehr lang, dann wird er mit ein paar guten Freunden unter dem Label „Hanse Custom“ solide und ehrliche Motorräder bauen. Nach Feierabend, versteht sich.

Text: Rolf Henniges; **Fotos:** Rossen Gargolov

EIN KLASSIKER IN DEINEM STYLE



WIR BAUEN DEINE INDIVIDUELLE SR/TT/XT

DAS UMFANGREICHSTE ANGEBOT AN SR/TT/XT UMBAU- UND
REPLIKATEILEN BEKOMMST DU NUR BEI WWW.KEDO.DE

KEDO



MESSER SCHARF

WENN SCHON OHNE BART, DANN WENIGSTENS MIT STIL.
WENN SCHON GLATT RASIERT, DANN RICHTIG. MIT SCHAUM AM KINN
UND DER OFFENEN KLINGE AM HALS.

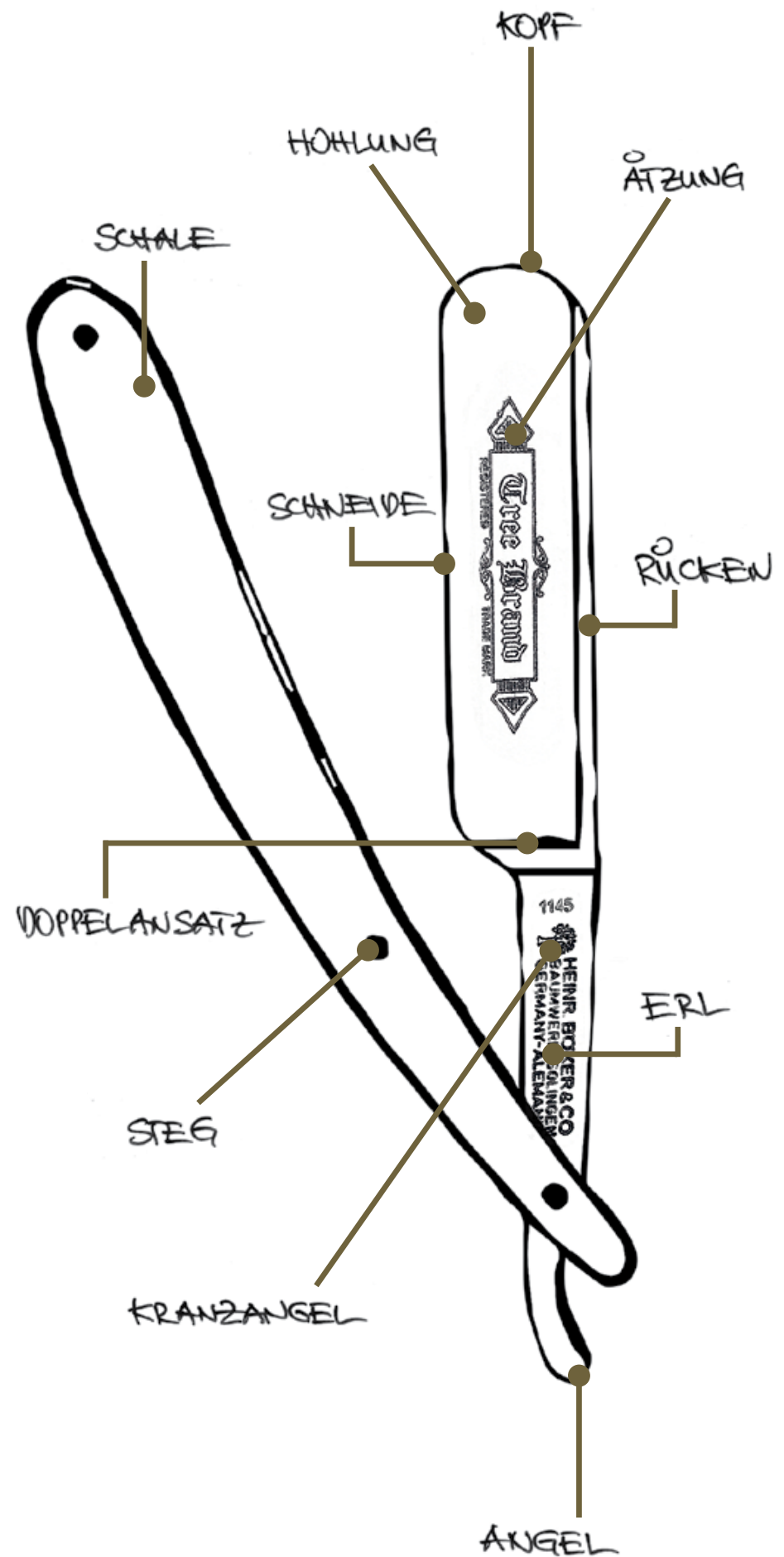
KEINE ANGST! Wer Angst hat, zögert. Und wer zögert, schneidet sich. „Du führst das Messer zu unentschlossen, bleibst kurz im Haar hängen und denkst noch: nääää. Aber es ist schon passiert“, sagt Jens Poenitzsch und öffnet in einer flüssigen Bewegung das Gerät, das die Engländer mit gutem Grund auch „cut-throat razor“ nennen. Zeige- und Mittelfinger platziert er oben, den Daumen unten auf dem Erl, während der Ringfinger den Griff auf der Angel stabilisiert. Wie ein weit gespreiztes V hält er das Messer, dann greift er mit der Linken über den Kopf, zieht die Haut zum Ohr hin straff, setzt an und führt die Klinge, leichter Druck, in einem entschlossenen Zug die Wange runter.

So liefere er, der erste Strich. Jens aber tut gerade nur so als ob, während er von dieser Sache erzählt, die einen hinterher nicht mehr loslässt: die klassische Messerrasur. „Die Klingen kommen beim Rasieren, und das ist auch zu spüren, ins Schwingen, so haften sie gleichsam an der Haut“, sagt Jens Poenitzsch. In einem Souterrain in Berlin-Mitte führt er den Laden „The Different Scent“: Hunderte Düfte jenseits läppischer Industrie-

wässerchen und alles, was es braucht, um sich auf die spannende, genau so gut ließe sich sagen entspannende Art, die Haare aus dem Gesicht zu schneiden.

Auf die Idee, das zu versuchen, kam zum ersten Mal überhaupt vor etwa 5000 Jahren ein Typ in Ägypten. Und noch lange danach hatte Rasieren was Schmerzliches. Kein Schaum, aber Muschelschalen, Eisenschaber oder Klingen aus Kupfer und Bronze. Etwa in der Mitte des 17. Jahrhunderts sollen dann in Sheffield, England, die ersten klappbaren Rasiermesser mit hochwertiger Stahlklinge aufgekommen sein, und noch mal viel später, nämlich 1901, meldete der amerikanische Erfinder King Camp Gillette seinen „Safety Razor“ genannten Rasierhobel zum Patent an. Seitdem wurde einiges einfacher. Wenn auch nicht notwendig besser. Weil sich mit Sicherheits-Klingen, Wegwerf-Apparaten oder elektrischen Geräten die Rasur auf eine lästige Pflicht reduziert, schnell und nebenbei zu absolvieren.

Die klassische Rasur mit offenem Messer dagegen „hat einen emotionalen Wert“, sagt Jens Poenitzsch. Man kann das zu einem Ritual machen, das er „eine Form von Entschleunigung



ZUR INFO:
The Different Scent

Der Laden für die klassische Messerrasur und eine weltweit fast einzigartige Auswahl an besonderen Düften, Krausnickstraße 12, 10115 Berlin-Mitte, Montag bis Freitag 11–19 Uhr, Samstag 12–18 Uhr, Telefon 030/35 12 29 25, www.thedifferentscent.de



> ZUR INFO:
Scharf genug?

Vor jeder Rasur ist das Messer abzuletern. Das bringt die sprichwörtliche Schärfe. Nicht mit dem Daumen prüfen. Schadet der Klinge und nicht selten dem Daumen. Besser: der Haartest. Ist die Klinge scharf, springt das Haar bei Berührung drüber.

vorm Badezimmerspiegel“ nennt. „Länger als fünf oder zehn Minuten muss es vom Anrühren des Schaums mit einem Dachshaarpinsel bis zum Auftrag des Rasierwassers nicht dauern. Aber am Anfang glaubt man gar nicht, wie schnell 20 Minuten vergehen, und du hast erst eine Bahn, weil du nicht denkst: Ich rasiere mich. Sondern: Was passiert, wenn ich mich schneide? Es ist schon eine kleine Herausforderung am Morgen. Man erkennt gleich seine Tagesform. Und, ja, es ist auch was fürs Ego. Es ist gefährlich, dachte ich anfangs, und ich mache es.“ Da grinst er, weil er weiß: Wirklich gefährlich ist es nur, wenn man sich dumm anstellt. Und sonst? „Nun ja“, meint er, „meditativ geht dann doch zu weit. Aber kontemplativ stimmt. Und natürlich lernt man so auch sein Gesicht besser kennen.“ Man könnte auch sagen: Man lernt sich besser kennen. Mit dem offenen Messer kostet es so gesehen keine Zeit, sich zu rasieren. Es verschafft einem Zeit.

3000 Stunden verbringen Männer in ihrem Leben mit der Rasur, weil jeden Tag etwa 25 000 Barthaare um vier Millimeter sprießen, jedes nur rund 0,1 Millimeter stark, aber so hart und



zäh wie ein Stück Kupferdraht gleicher Stärke. Wie man sich angesichts dessen die Leistung der sprichwörtlich scharfen Klinge besser vorstellen kann, hat 1939 Max Schmidt in seinem Buch „Das Rasiermesser“ beschrieben. Poenitzsch liest eine Passage, in der es heißt, das Messer mache beim Rasieren dasselbe, „wie wenn ich mit einem riesig langen Schinkenmesser von nur einem Millimeter Stärke einen Baum von rund vier Metern durchschneiden wollte, und das noch im gleichen Zeitraum, in dem die Rasur erfolgt“.

Messer, die das schaffen, sind nicht anders als in Handarbeit herzustellen. Vor allem das Hohlschleifen, das der Klinge ihre Kontur verleiht und neben der in Zoll angegebenen Breite viele ihrer Eigenschaften bestimmt, braucht riesige Erfahrung,



Rasierschale aus Steinzeug, Dachshaar-Rasierpinsel von Kent und Mühle, schlichtes Messer mit Rundkopf und Bunthornheft von Ralf Aust, 7/8"-Messer von Wacker mit spanischem Kopf, Damast, handgeschmiedet, Messer von Böker und Aust von 4/8" bis 7/8" Breite (von links nach rechts)

Geduld und Geschick. Von Bildhauerei hat das etwas. Jeder der sicher 20 Arbeitsgänge muss auf Anhieb passen. Es gibt in Deutschland „nur noch eine Handvoll ernst zu nehmender Hohlschleifer. Einer von ihnen ist zum Beispiel Ralf Aust. Von ihm kommen perfekte Stücke“, meint Jens Poenitzsch. Zur stillen Demonstration legt er ein 6/8"-Messer mit Rundkopf und dunklem Palisanderheft auf den Lederstuhl neben sich. Je länger der Blick an diesem Messer haftet, desto größer wird der Reiz, dieses in seiner Schlichtheit perfekte Werkzeug zur Hand zu nehmen, zwei Finger auf den Rücken, einen auf die Angel. Keine Angst!

Text und Fotos: Michael Orth



Jens Poenitzsch von The Different Scent

COOLE TEILE –

MIT SICHERHEIT MEHR SPASS AM BIKE

Ehrliche alte Technik hat ihren ganz besonderen Charme – aber leider auch ihre Schwächen. Wer mit seinem 70er- oder 80er Jahre-Schätzchen nicht nur richtig Gas geben, sondern auch richtig bremsen will, der sollte sich im TRW Lucas Sortiment umschauen. Das Traditionsunternehmen bietet für auch für viele ältere Modelle Bremsbeläge mit modernen Mischungen, passende Bremsscheiben und Stahlflex-Leitungen für den perfekten Druckpunkt.

www.trwmoto.com



LSL-GABELUMBAUTEN – GABELBRÜCKENKITS FÜR SERIENGABEL ODER ÖHLINS UPSIDE-DOWN

30 Jahre LSL-Fahrwerkserfahrung münden aktuell in einem breiten Programm an Gabelumrüstmöglichkeiten. Einfachste Variante die Umrüstung mit CNC-gefrästen LSL-Gabelbrücken und Seriengabel. Ergebnis deutlich besseres Fahrverhalten und Spurstabilität.

Für die Perfektionisten unter den Klassik-Umbauern steht ganz aktuell ein Gabelbrückenkit mit voll einstellbarer 43mm Gabel zur Verfügung. Das Non-plus-Ultra stellt die Umrüstung auf Öhlins Upside-Down-Gabel dar. Die verschiedenen Gabellösungen gibt es bei LSL als Komplettkits fertig zur Montage mit Schutzblechhalterung und Bremsanlage und natürlich mit TÜV-Teilgutachten für die verschiedensten Rad-/Reifen-Kombinationen. Rufen Sie uns an, um mehr zu erfahren.

Tel.: 02151 - 55590;
www.lsl.eu



HEIN GERICKE SPEEDWARE DONINGTON JACKET

Cooler Style kombiniert mit hoher Schutzfunktion. Die Donington Jacke der Marke Speedware sieht nicht nur gut aus, sondern schützt mit strapazierfähigem aber dennoch weichem Rindleder und herausnehmbaren Protektoren an Schultern und Ellbogen. Die Ellbogenprotektoren sind zudem zweifach in der Höhe einstellbar. Sicherheitsnähte an allen relevanten Stellen. Drei Außen- und zwei Innentaschen. Erhältlich in den Größen M-3XL in allen Hein Gericke Shops oder im Internet unter

www.hein-gericke.de; 249,99 Euro

SPEEDWARE
by Hein Gericke.

AUCH FÜR DICH?



MIT STIL ZUM ZIEL

Die hochwertige Rindsnappaleder-Jacke ELIOTT bringt die Faszination des klassischen Motorradstils voll und ganz zum Ausdruck. Zeitloser Vintage Style kombiniert mit modernster Technik für Sicherheit und Komfort. Mit austrennbarem Thermofutter für die wärmeren Tage, sowie geprüften Schulter- und Ellbogenprotektoren, ebenfalls herausnehmbar. Die Jacke gibt es in den Größen 46-60.

www.ixs.com, 329,90 Euro



„TWIN CRAFTAGE“ BY SBF

Die im süddeutschen Raum ansässige Firma SBF TRIUMPH BIKES & PARTS GmbH & Co.KG mit ihren beiden Niederlassungen TRIUMPH NECKAR-ALB und TRIUMPH STUTTGART hat sich ganz und gar der Kultmarke TRIUMPH verschrieben.

Seit 1982 entsteht unter eigenem Logo spezielles Zubehör für die britische Marke. Dieses wird erfolgreich über den eigenen Onlineshop und annähernd 100 Händlern weltweit vertrieben.

SBF war eine der ersten Firmen in der TRIUMPH-Welt die das enorme Potenzial nach individuellen Bikes erkannte. Und so ist es nicht verwunderlich dass deren Umbauten nicht nur in der ganzen Republik sondern auch in so entlegenen Orten wie Abu Dhabi oder Weißrussland anzutreffen sind.

Anfang '90 begonnen mit den T300 Vergasermodellen folgte die Entwicklung von Zubehörteilen für die Naked Bikes Speed und Street Triple über die Tiger Palette bis heute, wo verstärkt der Fokus auf die Klassiker Bonneville, Thruxton Scrambler - Umbauten gerichtet ist. Nähere Infos unter

www.sbf-triumphparts.de;
Tel.: 07121 - 88 600
und 0711 - 655 32 722



DER CAFE RACER UNTER DEN ACTION CAMS

Die Action Cam TELEFUNKEN FHD 170/5 ist der Geheimtipp unter den Action Camcordern: Hochwertigste Komponenten, Top Verarbeitung, und alles enthalten, was für Motorradfahrer wichtig ist. Die solide Saugnapfhalterung und die Fernbedienung machen die Nutzung am Motorrad zum Kinderspiel. Der leistungsstarke Akku garantiert lange Filmfreude.

Im großen Action Cam Vergleich von MOTORRAD in Heft 19 / 2014 mit „sehr gut“ bewertet. Erhältlich zum Beispiel bei Amazon, Conrad und Otto.

Die TELEFUNKEN FHD170/5 – der Cafe Racer unter den Action Cams. Kein Schnickschnack, einfach großartige Aufnahmen! Weitere Produktinformationen unter

www.millennium2000.de; 249 Euro





FLA

SCHREIBT MAN BEKIFFT BESSERE TEXTE?
ZWEI MÄNNER, ZWEI MOTORRÄDER. ZIEL: AMSTERDAM.



MME

EIN SELBSTVERSUCH.



JA

ihr habt recht! Es sieht kacke aus. Gore-Tex-Rüstungen auf lässigen Retrobikes – geht normalerweise gar nicht, so etwas. Doch wir schreiben November, und es sind rund 1000 Kilometer bis Amsterdam. Wir haben drei Tage Zeit. Und wir fahren auf Achse. Obwohl: Im Grunde genommen wären es nur 630 Kilometer, von Stuttgart bis Amsterdam. Wegen Stefan führt unser Weg jedoch mal eben kurz über Herford, weil seine Tochter Geburtstag hat – schlappe 370 Kilometer Umweg. Kein Problem, wenn man zur verabredeten Zeit da wäre.

Leider ist es wie immer: Abgemacht war es, pünktlich um 8 Uhr zu starten. Um 8.45 Uhr steht Fotograf Jörg Künstle noch im Stau und Stefan vor unerledigter Arbeit: „Ich muss nur schnell noch ein paar Bildunterschriften schreiben.“ Mit den Bildunterschriften verhält es sich in etwa so wie mit „...muss nur schnell die Vergaser synchronisieren“. Fürs Schreiben wie Schrauben gilt: „Schnell mal“ gibt's eigentlich nicht. Murphys Law.

Nun ist es kurz nach neun und sie belungern uns, die Kollegen, belästern unsere Gore-Tex-Hüllen im Wesentlichen und unser Vorhaben im Allgemeinen. Denn: Diese Roadstory hier werde ich in zwei Zuständen verfassen – völlig nüchtern bis Amsterdam. Dann wird geraucht und der Rest geschrieben. Weil Helge damals behauptet hat, unter dem Einfluss von Marihuana viel bessere Texte zu schreiben. Überhaupt vermutet Helge im Garten jedes Pulitzer-Preisträgers mannshohe Grünpflanzen, da das ohne „auf keinen Fall gehen würde“. Interessante These. Müssen wir überprüfen. Und zwar auf diesem Trip hier. Stefan und ich arbeiten seit 16 Jahren in der MOTORRAD-Redaktion zusammen. Sind die ersten Jahre beinahe jedes Wochenende heim zur Familie gebraten. Er die 570 Kilometer von Stuttgart nach Herford, ich 440 Kilometer in ein kleines Kaff nahe Göttingen. Auf Zeit, versteht sich. Zwischen Kassel und Stuttgart hatten wir dieselbe Strecke. Und Stefan, zugegeben, meist die schnellere Zeit. Weil er macht, was er eigentlich immer macht: Flamme geben! Es ist die ostwestfälische Bezeichnung für Vollgas.

„Ist doch völlig klar, mit welcher ich fahre!“ Wir stehen endlich in der Tiefgarage vor der nagelneuen Triumph Thruxton Ace und einer BMW R nineT, die vom BMW-Spezialisten Wunderlich für diesen Trip gestellt wird.

„Na, was meinst du, der kleine Umweg über Herford wird uns doch nicht aufhalten, oder?“ „Doch!“



„SCHNELL MAL“ GIBT'S EIGENTLICH NICHT. MURPHYS LAW!

*Verdammt! Wie geht die Sitzbank ab?
Zwei Ahnungslose am Suchen*



*Auf Stefans Hausstrecke: Außen dran vorbei?
Oder doch lieber innen überholen?*



*„Mann, sind die Pommes fettig!“
„Nimm Ketchup, dann merkst du's nicht“*



*Wie früher: zwei Unterhosen, Jeans, Turnschuhe, Zigaretten – passt alles prima in den Tankrucksack.
Mehr wäre zu viel*

Jörg, der faule Sack! Hockt im Auto, Sitzheizung Stufe fünf, Cocktail in der Hand, Musik volle Pulle – und steigt für Fotos nicht mal mehr aus. Und abends hat er dann „Rücken“



So sieht's aus, wenn man auf die Ortsumgehung pfeift



Stefan zur Tochter: „Weißt du, warum wir so früh da sind?“ „Flamme?“ „Genau! Herzlichen Glückwunsch!“

Leider kommt die Thruxton neben der nineT ziemlich mickrig und unscheinbar daher. Trotz cooler Ace-Café-Lackierung. Trotz ihrer schlanken, zeitlosen, schönen Silhouette. Doch eigentlich ist das egal. Für Stefan zählen andere Werte: bescheidene 69 PS (Thruxton) und 110 PS (R nineT). „Völlig klar, womit ich fahre“, grinst er nochmals. Nee, is' klar.

Gegen halb elf sind wir endlich unterwegs. Tankstopp nach nur fünf Kilometern. Stefan ist am Fluchen: „In den Spiegeln der BMW kannst du nix sehen.“ Und: Der Tankrucksack war gar nicht fest! Um die Lederriemen richtig einzufädeln, muss die Sitzbank ab. Dazu gibt es einen Kniff, auf den wir ad hoc nicht kommen. Später werden sie uns auslachen: Die Bank wird abgeschraubt! So wie früher halt. Während wir links an der BMW fummeln, läuft rechts Sprit aus dem Triumph-Tank –



du kannst den 16-Liter-Tank der Thruxton nie richtig voll füllen, sonst spuckt die Maschine rund anderthalb Liter durch den Überlauf vor deine Boots. Stefan schaut auf die Uhr und nuschelt was von „Flamme geben“. Sicher, was sonst.

Rauf auf die A81 Richtung Würzburg. Erste Überraschung: Die 69 PS der Thruxton sind nicht wirklich ein Hindernis. Laut Tacho läuft die Maschine 185 km/h auf der Geraden. Und wenn man die Flamme nicht ausgehen lässt, bergab auch knapp 200 km/h. Es reicht. Völlig. Bei unserem ersten Stopp nahe Würzburg ist Stefan völlig baff: „Sag mal, mein BMW-Tacho zeigt die ganze Zeit rund 200 km/h an. Wie kann das sein? Dein Bike ist fast genauso schwer, hat 41 PS weniger und du klebst im Spiegel...“ „Auf meinem stehen 185 km/h. Kann'ste mal sehen: An der Wunderlich-BMW ist wirklich alles getunt – vielleicht sogar der Tacho!“ Die Maschine des Spezialis-

ten hat neben einer Daytona-Halbschale, einem kernig-soundigen Remus-Schalldämpfer und einigen anderen Schmankerln auch ein komplett einstellbares Öhlins-Fahrwerk. „Getunt?“, schimpft Stefan. „Ne BMW ohne Heizgriffe, und das im November, ist eigentlich ein Skandal!“ Richtig. Denn Nebel, Nässe, Kälte dominieren – dann stehst du da am Baum, zwei Lagen Unterwäsche, zwei Lagen Membran-Geflecht, und fischst verzweifelt nach dem Wasserhahn.

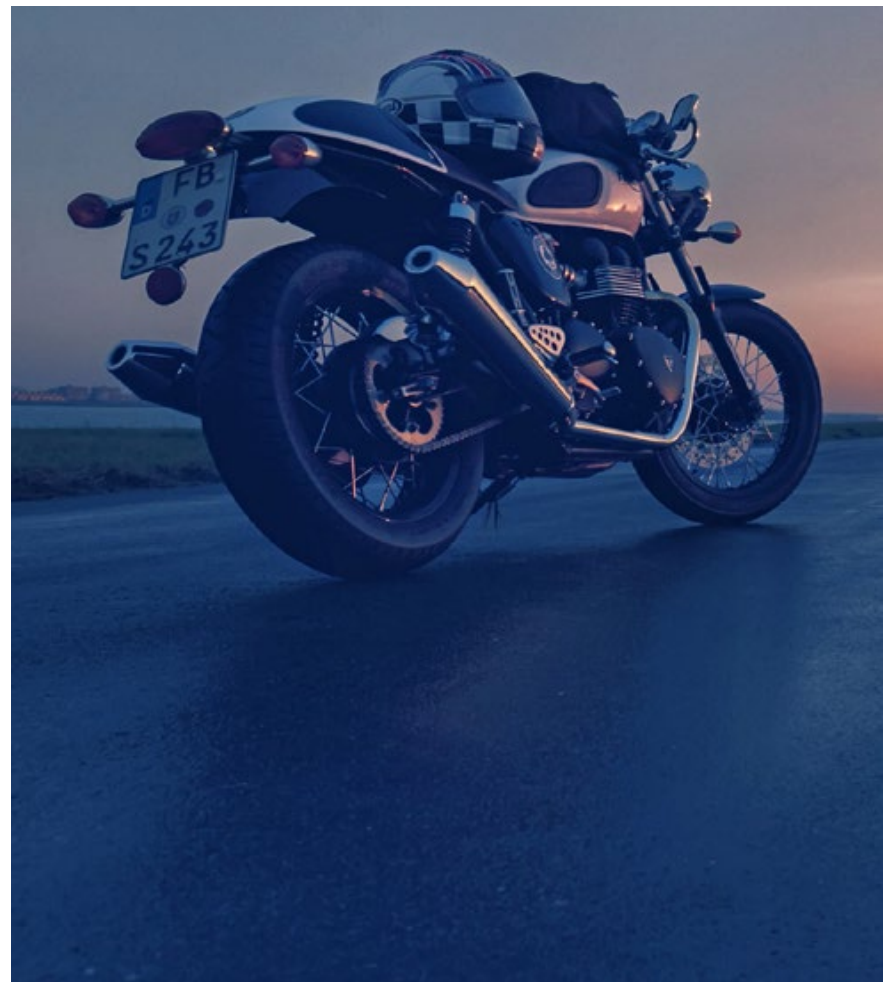
Weiter geht's auf der A3 Richtung Frankfurt. Wir verlassen die Bahn bei Marktheidenfeld und schlängeln uns fortan durch den Spessart Richtung Norden. Hier ist die Bestimmung der beiden Schönen: Kurven aller Couleur, weit, eng, nicht einsehbar, baumbeschattet, sich zuziehend. Wir fallen in Schräglage, zeigen uns gegenseitig die Hecks und folgen diesem immer wiederkehrenden Gefühl des Auf und Nieder. 16 Jahre kennen wir uns nun schon. Nie sind wir mal gemeinsam, vor allem aber frei gefahren. Einer von uns beiden hatte immer einen Auftrag im Rücken oder eine Kamera im Anschlag. Diesmal können wir endlich unbedarft cruisen. Wieder überrascht mich die Thruxton. Zielgenau und lammfromm folgt sie den Lenkbefehlen und fällt überaus lässig in Schräglage. Der schmale 130er-Schlappen am Heck macht's möglich. Die Triumph überzeugt dich beim Landstraßensurfen davon, dass es mehr als nur eine Ideallinie gibt. Egal, welcher Radius angepeilt ist, stets kann man korrigieren oder eine noch engere Linie fahren. Der 231 Kilogramm schwere Brit-Klotz lenkt sich handlicher als zuerst vermutet, wenn man ihn im Stand schiebt.

Lässiges Gehabe ist der BMW auch nicht fremd. Die fast zehn Kilo leichtere nineT läuft zwar ebenfalls zielgenau, möchte aber wegen der 180er-Pelle mehr Nachdruck in den Kurven. „Wenn wir so weiterschleichen, ist Victoria schon im Bett“, brummt Stefan, tippt auf die Uhr und nuschelt irgendwas wie „Flamme!“. Blick auf die Karte. Es ist 15 Uhr, und wir müssen noch komplett durch den Vogelsberg, das Sauer- und Lipperland. Egal. Knurrende Mägen und staubige Tanks erzwingen einen Stopp. 5,6 Liter hat sich die Thruxton genehmigt, 6,3 Liter die R nineT. Durchschnittlich auf 100 Kilometer, versteht sich. Der Imbiss ist laut Tankwart gleich um die Ecke. Ist er auch. 100 Meter links lauert „Erikas Vesperhütte“. Ein

Etablissement, das man, ohne es umzubauen, auch mitten auf die Skipiste hätte stellen können. Die Menschen nett, die Preise human: Marmeladenbrötchen 1,60 Euro, Rührei mit allem 4,50 Euro. An der Wand heimelige Schilder: Vespa, Lucky Strike, Harley-Davidson, Route 66, Texas. Wir kauen gründlich, reden wenig und biegen 30 Minuten später auf die A5 Richtung Nordosten. Ein kalter Ritt steht bevor. Noch 300 Kilometer bis Herford. Noch 300 Kilometer, bis Stefan seine Tochter endlich umarmen kann. Es wird ein Flug durch die Nacht. Wie mit einer Abschleppstange verbunden rauschen wir im Parallelflug durch die Kälte unserem Ziel entgegen.

Ich bleibe Stefan dicht auf den Fersen, damit er anhand meines Lichtkegels erkennt, dass ich noch da bin. Wegen der Fehlfunktion dieser Spiegel. Die Zweisamkeit, das gemeinsame Ausharren und der Kampf gegen die Nacht machen die Kälte erst erträglich. Neun Grad gegen 17 Uhr, sieben Grad eine halbe Stunde später. Vier Grad kurz nach 18 Uhr. Die immerwährende Biker-Frage kommt auf: Fährst du besser Vollgas, damit du eher in der wohligen Wärme bist? Bei Speed kriecht die Kälte schneller durch alle Lagen. Oder ist langsamer fahren in diesem Fall die bessere Wahl, weil man dann nicht so schnell auskühlt? Dann ist man allerdings länger der Kälte ausgesetzt...

Völlig durchgefroren erreichen wir das Geburtstagshaus. Gut, dass sie hier kühles Bier haben. Leider jedoch kein Bett. Hotels sind hier – in Herford! – mitten in der Woche so rar wie Pils in der Sahara. So landen wir in der „Villa Helene“ in Bad Salzuflen, die von der freundlichen Frau Flunkert betrieben wird. Das Anwesen liegt innenstadtnah in einer Villengegend. Beim Einreiten in die Straße drehen unsere Motoren knapp über Standgas. Aus Rücksicht. Denn sowohl der britische Twin als auch der bayerische Boxer haben eine recht kernige Stimme. Frau Flunkert winkt ab: „Abends ist hier alles verlassen. Wenn ihr Vollgas fährt, hört und stört das sowieso niemand.“ Zwei Gute-Nacht-Pils später liegen wir flach im Bett. Irgendwie erinnert mich dieser Abend vor dem ultimativen Selbstversuch ein wenig an „Unsere kleine Farm“, kurz bevor John-Boy, Mary-Ann oder Jim-Bob das Licht löschen. „Glaubst du wirklich, man kann bekifft besser schreiben?“ „Werden wir ja morgen sehen.“ „Das wäre eine glatte Katastrophe.“



Katzenstreu saugt super und eignet sich anschließend prima als Kaminholz-Anzünder

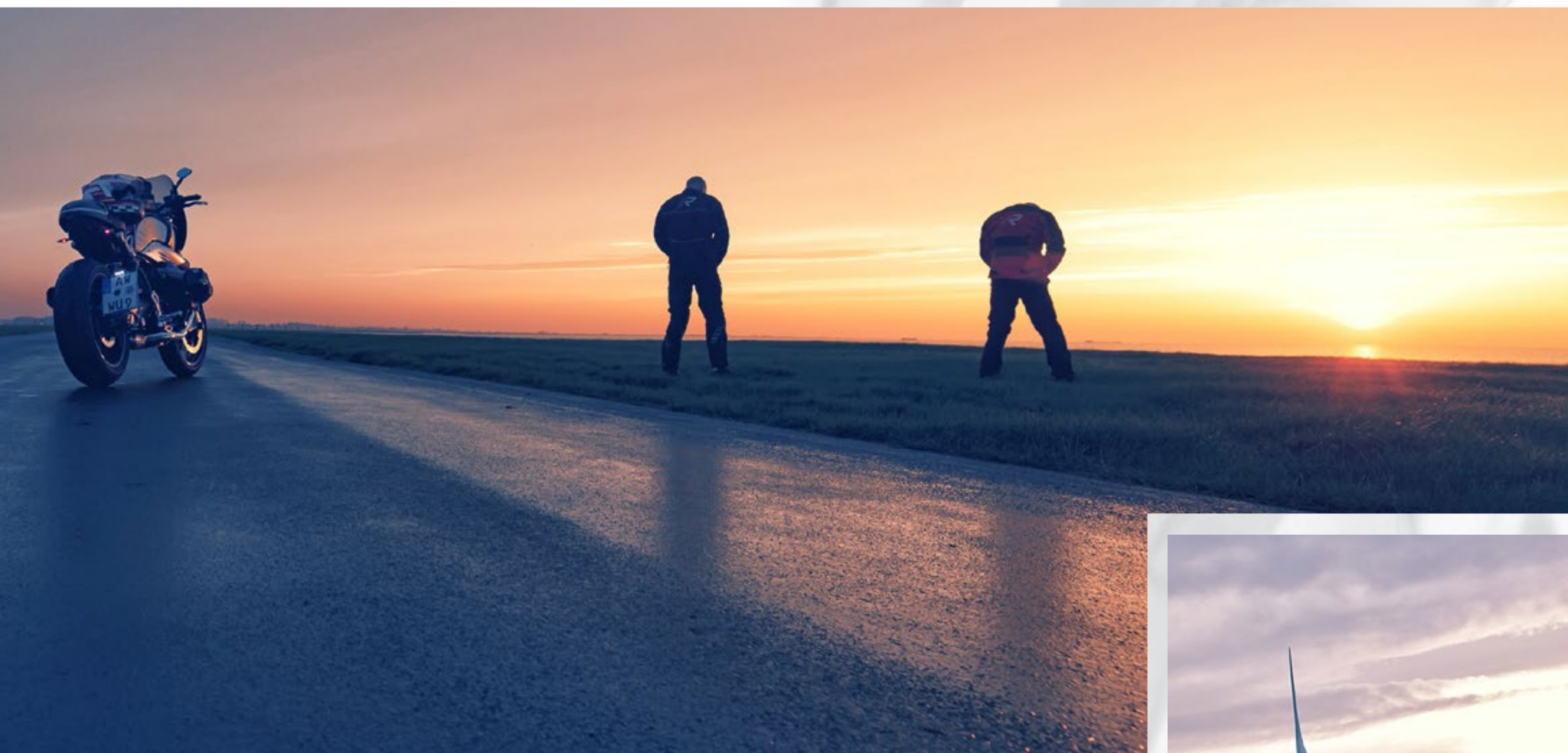
„Wie kommst du denn darauf?“

„Na, dann würden wir ja fortan Unsummen für dampfendes Text-Tuning ausgeben...“

„Ja, mein Lieber. Es ist wie Super Plus tanken. Dafür musste auch mehr zahlen...“

„Richtig. Blöd ist nur, dass man damit nicht schneller fährt...“ Aral-Tanke, nächster Morgen. „Um Himmels Willen“, schreit der Tankwart, „die Maschine läuft ja aus!“ Er spurtet ins Eck, kommt mit einer Schippe Katzenstreu zurück und kippt sie unter die Thruxton. Katzenstreu? „Ja. Ist billig, umweltfreundlich und saugt super“, grinst er. Die

Da waren sie plötzlich wieder, die Winterprobleme: zwei Lagen Goretex, zwei Lagen Unterwäsche, und schon fischt man verzweifelt nach dem Wasserhahn



TECHNISCHE DATEN

BMW R nineT

Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor, 1170 cm³, 110 PS bei 7750/min, 119 Nm bei 6000/min, tragender Motor-Getriebe-Verbund, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Einzelscheibe hinten, Ø 265 mm, Federweg v/h 120/120 mm, Gewicht: 222 kg vollgetankt, Basispreis: 14 500 Euro.

Sonderumbau von Wunderlich mit Öhlins-Fahrwerk, Öhlins-Lenkungsämpfer, Remus-Schalldämpfer, Alu-Lenker, verstellbaren Handhebeln, Spezial-Spiegeln, Fußrastenverlegung, Heckumbau, Tankrucksack, Daytona-Lampenverkleidung.

Weitere Infos unter:

www.wunderlich.de/shop/de/bmw-r-1200-ninet



TECHNISCHE DATEN

Triumph Thruxton Ace

Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, 865 cm³, 69 PS bei 7400/min, 69 Nm bei 5800/min, Doppelscheiben-Stahlrohr-rahmen, Einzelscheibenbremse vorn, Ø 320 mm, Einzelscheibe hinten, Ø 255 mm, Federweg v/h 120/106 mm, Gewicht 231 kg vollgetankt, Basispreis: 10 140 Euro.

Weitere Infos unter:

www.triumphmotorcycles.de



Freundliche Grüße an die Firmen Conti und Metzeler

Sonne lacht derweil. Wir haben Zeit. Deshalb zeigt mir Stefan noch einen Teil seiner Hausstrecke. Wir rollen durchs Outback. An Werners Wurstbude, Beates Brautmoden, Hellas Hairstyle sowie folgendem Plakat entlang: „SIXPACK – sechs Männer ziehen blank. Live on stage.“ Na bitte, hier geht was, im Niemandsland.

Stefans Strecke ist eines dieser seltenen Kurvenschmankerl im Norden, das uns mit folgendem Schild begrüßt: „Motorradlärm nervt!“ steht am Beginn des Verbindungsstücks zwischen Melle und Bad Essen, nicht weit von Osnabrück entfernt. Wir biegen in ein Waldstück, das goldene Novembersonne flutet. Hier hat der Frost die Blätter nicht von den Bäumen gesägt. Vor vielen Kurven sind Asphaltaufschüttungen, in der Art kleiner Wachrüttel-Wälle, die das Fahrwerk jedes Mal durchschütteln. Diese Art Angriffe mag das sportlich straff eingestellte Öhlins-Fahrwerk weniger und gibt die Stöße hart an den Piloten weiter. Also absteigen, Dämpfung rausnehmen, landstraßentauglicher einstellen. Fünf Minuten später ist alles perfekt. Wir fühlen uns geborgen, wild, frei, adrenalinegedrückt und pudelwohl. Derart euphorisiert würde man das Kurvengeschlängel am liebsten gleich ein paar Mal abfahren. Gourmet-Kurven im Norden gibt's nicht so oft. Es sind wahrscheinlich unsere letzten bis Amsterdam.

Raiffeisen-Imbiss in Bad Essen: Draußen beglotzen ein paar Eingeborene unsere klassisch anmutenden Motorräder, drinnen grinst uns die Bedienung in einem coolen T-Shirt an. Aufschrift: „Ich kam, ich sah, ich grillte.“ Kurzes Erinnerungsfoto, das die Dame sofort haben möchte. Kein Problem. „Wir schicken das Foto zu. Haben Sie auch eine E-Mail-Adresse?“ „Nee, wir haben hier nur Curry-Pommes.“

Nachdem die gemundet haben, stehen wir draußen und müssen uns erklären. Denn die Eingeborenen wollen wissen, was das für Motorräder sind, diese „zwei Hübschen“. Es ist schnell erklärt. Die BMW R nineT ist quasi der Überflieger der Saison 2014. Kaum wich das rote Tuch vom schwarzen Lack, war die Karre auch schon ausverkauft. Wer nicht innerhalb von Nano-Sekunden bestellt hatte, musste sich bis September gedulden, dann rollte die Kiste wieder vom Band. Gegen 14500 Euro gab es dann „die emotionalste BMW seit Jahrzehnten“. Warum? Weil der Sound stimmt, das Fahrverhalten sowieso und

**„Jetzt aber mal Flamme!
Sonst kommen wir gar nicht an“**



ANTI-ALKOHOLIKERN DAS FEIERABEND-PILS ERKLÄREN

Im Nu ist Nacht, dann wird gezittert. Also: Lieber schneller fahren und eher ins Warme kommen, oder lieber langsamer fahren, damit die Kälte nicht durch die Kleidung kriecht?



*„Haben Sie ‘ne E-Mail-Adresse?“
„Nee, nur Currywurst“*



*„Ich sage dir: Wer zu viel kiff, bekommt Rastahaare und eine rote Nase...“
„Mich würde ja eher interessieren, warum hier plötzlich alles schwarz-weiß ist...“*

nunmehr vor allem die Optik. Keine verquarzte Gabelabstützung vorn, kein verkantetes Design, als hätte jemand Geodreiecke wirr zusammengeklebt. BMW konnte plötzlich wieder schön. Und wundert sich wahrscheinlich heute noch, dass man Motorräder auch ohne „Performance-Prämisse“ verkaufen kann.

Darüber wundern sich die Briten überhaupt nicht. Denn Motorräder wie die Thruxton aus der Serie „Modern Classics“ purzeln bei Triumph bereits seit Jahren erfolgreich vom Band. Zuletzt im Fall der 865 Kubik starken Thruxton sogar mit der aufwendigen Sonderlackierung „Ace“, eine Hommage an das Ace Café in London. Gegen 10 140 Euro gibt's hier den Hauch von Exklusivität.

Holland! Endlich! Wie kommt man in diesem Land nur auf die Idee, den Haschisch-Konsum zu vereinfachen? Alles flach hier. Neblig und regnerisch dazu. Wir cruisen entspannt durch die Landschaft, genießen den Puls der Motoren, ihren Herzschlag und Sound, ehe wir kurz vor Sonnenuntergang in Lelystad stranden. Kaffee, schwarz, schnell, weiter. Von hier schwingt sich eine Wallstraße 30 Kilometer durch das Markermeer bis Enkhuizen. Die Sonne taucht, bemalt den Horizont mit berauschendem Glutrot, darunter fahren wir quasi durchs Meer. Nur noch wenige Kilometer und wir sind am Ziel.

Amsterdam, 20.45 Uhr: Wie erklärt man Anti-Alkoholikern eigentlich die Wirkung eines gepflegten „Angekommen-Pilses?“ Geht nicht. Oder doch? Schmeckt wie ein kleiner Orgasmus, gell? Parken, duschen, Fußmarsch. Allein in Amsterdam gibt es 220 Coffeeshops. Der erste ist unser. Probleme beim Erwerb gibt's keine. Der Kerl hinterm Tresen legt die Karte auf den Tisch, verzichtet auf



**Bukowski lässt grüßen,
hatte es aber einfach besser drauf**

Ausweise und guckt fragend. Die Joints stecken vorgerollt in einer Bienenwabe hinter ihm. Wie beim Thailänder die Schärfe hinter den Gerichten mit Chilischoten angegeben wird, deutet hier die Anzahl der abgebildeten Cannabis-Blätter auf Inhalt und Wirkung hin. Die Spreizung reicht von einem bis hin zu sieben Blättern. „Was, die Siebener sind nur für Profis? Her damit!“, grinst Stefan.

Leider lässt sich die Eigenschaft Profi beim Motorradfahren nicht unbedingt aufs Kiffen übertragen. Diese Fehlentscheidung gilt es in den Folgestunden bitter zu bereuen. Denn das erhoffte Gefühl war so ähnlich wie die freie Strecke nach 50 Kilometer Stop-and-go. Und was bekommen wir? Motorschaden nach 50 Kilometer Stop-and-go. Nix geht. Ich schreibe nicht mehr in den Block, ich male und ritze vielmehr. Aus den Runen lässt sich morgens Folgendes entziffern: Warum ich mir eine BMW R nineT kaufen würde? Weil sie wertig und luftgekühlt ist, klassisch aussieht, trotzdem aber alle Tribute eines modernen Motorrads mit allen Technikfeatures aufweist. In Wirklichkeit steht da etwas von lustgekühlt, fertig und Dinge, die kein Mensch braucht, der einfach nur fahren will. „Momentanverbrauch“ und „180er-Schlappen“ sind als Beispiel hingekritzelt. Und unter „Warum ich mir die Thruxton Ace kaufen würde“ scheint zu stehen: Wahrscheinlich letzter luftgekühlter Triumph-Motor, auffällige Lackierung, beschwingtes Fahrverhalten, unkomplizierter Aufbau, wird mal Sammlerstatus haben.

Leider ist das alles nur noch zu erahnen. Denn irgendwann an diesem Abend begann der Fotograf (auch geraucht!) Erdrotations-Mitzieher zu schießen und befragte Passanten nebenbei nach Additiven in Motorölen. Stefan bekam nach Besichtigung einer Kondomerie einen Lachkrampf mit Bauchmuskelzerrung und musste beinahe notärztlich behandelt werden. Und ich sah mich neben mir sitzen und wir beide stritten uns um einen Kugelschreiber, der plötzlich immer vor uns weglief. Es war eine wunderschöne Tour bis dato. 1007 Kilometer abgespult, gemeinsam gelitten, gelacht und zugeprostet. Helge werden wir eine Karte schreiben: Kiffen und schreiben schließen sich gegenseitig aus. Basta! Und den Boss werden wir anrufen: Brauchen einen Tag länger Urlaub – nach starkem Marihuana-Genuss darf man angeblich 24 Stunden nicht fahren. Es soll Menschen gegeben haben, die für immer in Amsterdam geblieben sind...

Text: Rolf Henniges; **Fotos:** Jörg Künstle

1.000 SEITEN MOTORRADSPASS!

Der neue Louis Katalog 2015! Jetzt kostenlos bestellen*:
www.louis.de | 040 - 734 193 60 | order@louis.de



MOTORRAD & ROLLER
Bekleidung • Technik • Freizeit

*Auslieferung ab Januar 2015



ES WAR 'NE GEILE Zeit

HARROS RENNWESTE AM LEIB, EIN PORSCHE FÜR DEN KOPF, WERKZEUG, SOCKEN UND UNTERHOSEN IN DIE KRAUSER-KOFFER GESTOPFT. BEREIT FÜR EINEN AUSFLUG IN DIE DISKO-ÄRA DES MOTORRADS?





SCHUBERTH

DER GOLFBALL

„Übrigens, der Golfplatz ist da hinten...“ Auch das passende Werner-Zitat zum Schubert Speed (Foto) ist mittlerweile Vintage pur. Aber wer hat jetzt nicht den Biedermeier-Biker vor Augen, der mit der Golfball-Murmel auf der Rübe die „tollen Maschinen“ von Werner und Herbert bestaunt. Technisch gesehen war aber das, was seit den Siebzigern aus der Braunschweiger Helmbäckerei (heute Magdeburg) kam, alles andere als langweilig

und altbacken. Im Speed-Projekt manifestierte sich 1983 erstmals der Gedanke, die Helmoberfläche aerodynamisch zu optimieren. Ähnlich einem Golfball, der durch das Noppenprofil einen geringen Luftwiderstand besitzt, sollte auch der Speed über diese Eigenschaft verfügen. Im Fahrversuch wurde ein solcher Helm entwickelt, später im Windkanal verfeinert. Das ist bis heute Anspruch von Schubert, den letzten Helmen „made in Germany“.

BELSTAFF

DIE JACKE

Belstaff hat nur noch wenig mit dem Outfit zu tun, das Motorradsportlegende Phil Read durch verregnete Grand Prix-Läufe oder den Revolutionär Che Guevara durch Lateinamerika trug. 90 Jahre ist es her, als Harry Grosberg 1924 im englischen Stoke-on-Trent die Firma Belstaff gründete. Schnell war man der Ausrüster für Flieger, Rennfahrer und andere Abenteurer, die bei Grosberg maßschneidern ließen. Auch der britische Offizier T.E. Lawrence, besser bekannt als Lawrence von Arabien, trug gewachste Baumwoll-Anzüge aus der Grafschaft Staffordshire. Ab 1940 stattete Belstaff im Dienste ihrer Majestät die britische Armee mit wasserabweisender Kleidung aus. Nach dem Krieg setzten vor allem Motorradfahrer auf die praktische Funktion der Wachscotton-Jacken wie z.B. der Trialmaster (Foto). Doch mit dem Vormarsch von Gore-Tex und Co. geriet Belstaff in Vergessenheit. Heute ist die Kultmarke zurück – allerdings mehr auf roten Teppichen: getragen von Stars wie David Beckham, Kate Moss oder Sarah Jessica Parker.



MAGURA

DER M-LENKER

Schon in den Siebzigern gehörte der Lenkerumbau zum Pflichtprogramm engagierter Garagentuner. Bei Magura im schwäbischen Bad Urach wurde dafür der M-Lenker



zurechtgebogen. Heute stehen bei dem Familienunternehmen feine Handarmaturen hoch im Kurs. Auch die Erstausrüstung (u.a. BMW) ist ein wichtiger Geschäftszweig. M-Fans werden noch immer beim Kreidler Dienst in Kornwestheim (www.kreidlerdienst.de) fündig.

KRAUSER

DER KOFFER

„Der Mann mit dem Koffer“: Klingt schwer nach Udo Jürgens-Song, ist aber original MOTORRAD. So jedenfalls war der Nachruf auf Mike Krauser überschrieben, als er 1991 starb. Doch Koffer geben nur eine Facette im Leben des Urbayern wieder. Krauser war auch ein großer Sportmäzen: Zehn WM-Titel konnten seine „Werksfahrer“, unter anderem Toni Mang, holen. 1972 begann der deutsche Vizemeister im Gespann-Speedway, Motorradkoffer zu entwickeln. Mittlerweile gehört die Marke zu Hepco & Becker, wo es auch eine stilechte Klassik-Linie gibt.



HARRO

DER ELEFANTENBOY, DIE RENNWESTE

Genauso wie man damals „den Daimler“ in Untertürkheim abholte, gehörte es einst zum guten Ton, zu Harro in den Schwarzwald zu pilgern, um sich den „Knochensack“, einen Ledereinteiler, oder die legendäre Rennweste anpassen zu lassen. Wie keine andere Marke hat die einstige Gerberei aus Rohrdorf bei Nagold die Motorradszene beeinflusst. Das Label mit dem „Eisernen Kreuz“ war auch in Rennfahrerkreisen hoch angesehen. Und die Werksfahrer (u.a. Hans-Georg Anscheidt, Dieter Braun oder Luigi Taveri) holten so manchen WM-Titel im Harro-Gewand. Der Motorradfahrer auf der Straße schwor auf seinen Elefantenboy – das damals ultimative Gepäckstück für den Tank, in dem sich ein wochenlanger Motorradurlaub verstauen ließ. Doch in den letzten Jahren ist es sehr still um die Marke geworden. Eine eigene Kollektion wird schon lange nicht mehr aufgelegt. Nur den Elefantenboy gibt es noch. Im nostalgischen Look als Modell Mammut, nachgebaut vom BMW-Spezialisten Wunderlich (www.wunderlich.de).



MARVING

DER AUSPUFF

Lass röhren, Kumpel. Mit dem Sound aus dem Marving-Schalldämpfer geht es schlagartig zurück in die Zeit, als man sich während der Dorf-irmes auf dem Bonanzarad an die ganz harten Jungs heranpirschte, die ihre Big Fours mit kurzen Gasstößen vorwärmten. Seit 1969 ist die italienische Auspuffschmiede schwer im Geschäft. Vor allem, weil man quasi aus dem Baukasten heraus komplette Vier-in-eins-Anlagen liefern konnte. Besonders viele gingen für Kawasakis legendäre Z-Reihe (900er und 1000er) über den Tresen. Vintage ist auch heute noch ein Thema bei Marving. Für die Bikes der 70er-, 80er- oder 90er-Jahre gibt es weiterhin chromblitzende Edelstahlanlagen. In Deutschland zum Beispiel bei Daniele Moto (www.daniele-moto.de).



PORSCHE

DER HELM

Die Piëchs und das Motorrad. Immer wieder für Geschichten gut. Zum Beispiel 2012, als sich Automanager, VW-Aufsichtsrats-Chef und Porsche-Erbe Ferdinand Piëch die Marke Ducati zum 75. Geburtstag schenkte, die seitdem in den Audi-Konzern integriert ist. 1976 war es seine damalige Frau Corinna, die mit Plänen für einen Motorradhelm bei Porsche Design aufkreuzte. Binnen eines Jahres war der CP-1 (steht für Corinna Piëch) fertig und wurde zunächst von Römer in Neu-Ulm gebaut. Später übernahm Kiwi, danach Nolan die Fertigung bis zirka Mitte der 90er-Jahre. Dort entstand auch die Klapphelm-Variante CP-11. Das bündig eingelassene Visier, das in der Helmschale versenkt wird, ist bis heute einmalig.



Text: Jörg Lohse; **Fotos:** fact/Joachim Schahl

#dainese36060

3 6 0 6 0

ABBIGLIAMENTO PER MOTOCICLISTI
DAL 1972



DAINESE
MOLVENA - ITALIA

36060.dainese.com

FAHRTWIND

DOMI-CAFÉ RACER VON LOUIS



DER



Domina

EFFEKT



DER PLAN WAR SIMPEL: FUEL WOLLTE SICH IN HAMBURG MAL RICHTIG AUSPEITSCHEN LASSEN. DIE DOMINA, DIE SICH DAFÜR HERGAB, WAR FRÜHER MAL EINE HONDA DOMINATOR. ES KAM ANDERS...

ER GUCKT so komisch. So, als würde man einem Hund den Knochen wegnehmen. Hoffentlich beißt er nicht. Doch dafür ist Detlef Stüdemann zu gut erzogen. Seit über 30 Jahren arbeitet er bei Louis in Hamburg als Mechaniker. Der Ü50-Mann ist fürs Grobe wie Feine zuständig. Und natürlich für Spezial-Umbauten wie diesen hier: Ein kecker Café Racer, der im ersten Leben mal eine Honda Dominator war. Wer's nicht weiß, steht ratlos davor und rätselt über die Basis. Denn Detlef hat die ursprünglich übergewichtige Dominator um kernige Pfunde erleichtert: 139 Kilo wiegt die Kiste noch. Und sieht jetzt nicht mehr aus wie Cindy aus Marzahn, sondern eher wie Kate Moss. Hinter dem Projekt steckt Louis-Presseman Kay Blanke. Der Domi-Café Racer ist sein Baby. Für das Projekt reiste er wochenlang durch die Republik, um Teile zusammenzusuchen, und tüftelte nächtelang am Style und der technischen Umsetzung. Nach seinen Vorgaben legte Mechaniker Detlef Hand an, flexte ab, formte neu und schraubte um. Hey Mann, nun guck nicht so. Wir bringen dir das Schätzchen ja auch wieder zurück...

Na super. Wieder mal so ein Einzelstück unterm Arsch. Unbezahlbar, nicht schnell reproduzierbar, hochofensibel. Denn: Was, wenn die Knöpfe meiner Jeans zarte Spuren auf dem Sonderlack hinterlassen? Was, wenn im getunten Motor ein paar Kolbenringe oder Zahnräder zum Boykott aufrufen? Mir die Straße ausgeht, ich das Teil versenke? Oder zwei kopulierende Wespen bei einer Topspeed-Kollision eine Delle verursachen? Ich sag nur eins: gut versichert, hähähä! Damit komm'ste bei Detlef allerdings nicht aus dem Fettnapf.

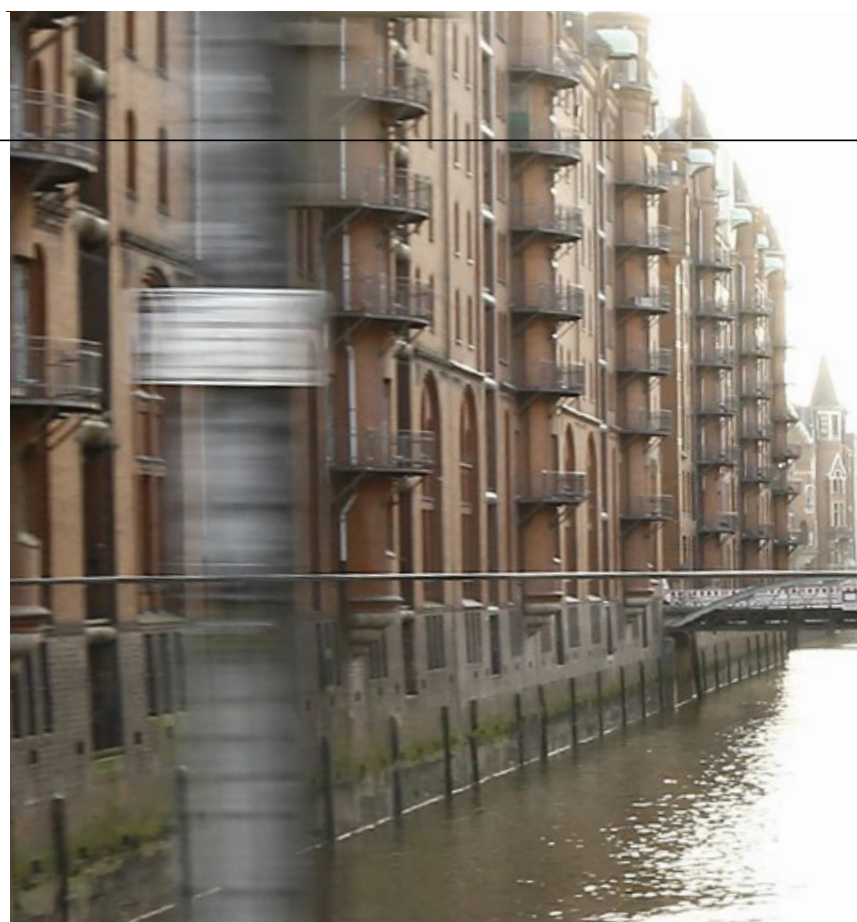
Bis zur Speicherstadt am Hafen sind's rund 20 Kilometer. Wollen doch mal sehen, wie schnell der rote Racer hier durch den



Abendverkehr sticht. Sitzen fühlt sich zunächst mal gut an, denn die Maschine wirkt noch leichter als das, was die Waage sagt, und das Handling ist super. Allerdings: So recht bequem ist der Café Racer nicht: Die Sitzbank schmal und hart gepolstert, die Tankausbuchtungen selbst für zierliche Personen zu zierlich. Was soll's: Eine Domina will ja auch bewusst Schmerzen zufügen. Lässig sticht die Rote um Blechpylonen, anecken kann man kaum, denn nicht nur die Silhouette dieses Bikes ist schmal, sondern auch der Lenker. Der winzige Spiegel sowieso. Poleposition. Links zwei tiefergelegte Typen im Dreier-BMW, ebenfalls tiefergelegt. Aufforderndes Aufheulen eines Sechszylinders. Wir antworten durch den tiefen Bass des auf 675 cm³ aufgebohrten Triebwerks, der durch Eigenbau-Krümmen plus Vorschalldämpfer und Hurric-Schalldämpfer grollt. Selbst mit eingestecktem db-Killer klingt das nach mehr als den versprochenen 62 PS. Ist es aber nicht, leider. Bei Grün geht's los. Die Tiefergelegten haben zwar nicht den Hauch einer Chance, doch die Arme reißt mir dieser Umbau nicht ab. Dafür ist stets mächtig Drehmoment vorhanden. Und das passt wunderbar zum Konzept. „Um die volle Leistung abzurufen, muss man den db-Killer entfernen“, wird Tuning-Master Ulf Penner ein paar Tage später am Telefon raten. Zu spät. Doch die Kiste klingt auch mit Killer selbstbewusst. Letztlich egal. Style zählt. Und Erlebnis.

Die Speicherstadt fliegt vorbei, und die Welt ist plötzlich rosa. Denn Detlef und Kay haben hier alles richtig gemacht: Das formschöne Heck im Flat Tracker-Style fügt sich genauso harmonisch ins Gesamtkonzept wie der handgefertigte Alutank. Auch die Geometrie stimmt. Vorn rotiert jetzt ein 19er-Rad statt des ursprünglichen 21ers, zusätzlich hat man die Domi tiefergelegt: Die Standrohre sind um 40 Millimeter gekürzt, hinten arbeitet ein kürzeres Bitubo-Federbein.

Es gibt Fahrzeuge, die beim Erstkontakt schon unsympathisch sind. Dieser Domi-Café Racer schafft das Gegenteil. Er verückt. Bereits nach 20 Kilometern will man die Kiste nicht mehr hergeben. Und weiß plötzlich, warum der Detlef so grimmig geschaut hat: Weil er's nämlich auch weiß. Also Jungs, nur mal kurz unter Freunden: Diese Maschine ist viel zu geil, als dass sie den Rest ihrer Tage als Staubfänger auf irgendwelchen Messen oder Blickfang im Flur eures Geschäftshauses verbringt. Jeder Ritt ist plötzlich wieder ein Zeitsprung zurück in die Jugend. Damals, als es nur ums pure Fahren ging. Keine Verkleidung. Keine Griffheizung. Keine Kohle. Leider. Apropos: Was kostet es denn, aus der



Stilvoll geformtes Heck mit Kellermann-Blinkern (oben). Teile des Motors wurden handpoliert und geben dem Antrieb glänzende Ansichten. Auspuff samt Vorschalldämpfer sind bis zum Hurric-Topf selbst gemacht. Es wird frei eingeatmet durch einen offenen K&N-Filter



TECHNISCHE DATEN

BASIS: Honda NX 650 Dominator, Baujahr 1998

MOTOR: Einzylinder-Viertaktmotor, 62,5 PS bei 6760/min, 75 Nm bei 4660/min, 675 cm³, Bohrung x Hub: 102,4 x 82 mm, Mikuni-Flachschiebervergaser, K&N-Luftfilter, Krümmer und Vorschalldämpfer sind Eigenbau, Hurric-Schalldämpfer

FAHRWERK: Serienrahmen gecleant und Heck gekürzt, Gabel: Serie, Standrohre 40 mm gekürzt, Wirth-Federn, Bitubo-Federbein, Räder: vorn D.I.D. 1,85 x 19 mit 100/90-19, hinten D.I.D. 2,5 x 17 mit 140/80-17, Bremsen: Brembo-Sättel (Serie) mit Lucas/TRW-Racing-Scheiben

UMBAUTEN: Lammers-Tank, Louis-Sitzbank, Kinzlin-Sitzbezug, Louis-Scheinwerfer, T&T-Instrumente, LSL-Lenker, Magazi- und Kellermann-Blinker, Lithium-Ferro-Mini-Batterie von modellbaufuchs.de, Motortuning: Ulf Penner, Lackierung: Schrammwerk; Trockengewicht: 139 kg

PREIS: wird nicht verkauft

pummeligen Dominator eine coole, schlanke Domina zu machen? „2250 Euro für die Gebrauchte mit 8450 Kilometern auf dem Tacho, 1750 der Auspuff, 1100 für den Lammers-Tank, weitere 1500 Euro für die Lackierung“, wird Kay später antworten. Und: „Wenn du Kleinteile und Arbeitsaufwand mitrechnest, kommst du auf knapp 15 000 Euro.“

Da fühlt man sich sofort wichtig. Doch ursprünglich wollte ich mit dieser Domi doch zu einer Domina. Plan verworfen. Fahren ist viel orgasmischer. 30 Minuten später ist die Kälte unter der Lederjacke und die Sonnenbrille ein böser Fehler. Denn es ist fast dunkel, und wir cruisen durchs Outback im mächtigen Hamburger Speckgürtel. Satt rumpeln die Räder über vernarbte Wege. Die Federelemente sprechen gut an, bieten Komfort, ohne schlaff zu sein. So muss es sein. Wir biegen auf eine dieser Moorebenen, über die Straßen, die wie Silberschnüre ausgelegt sind und sich am Horizont verlieren. Sorry Detlef, aber heute bekommst du sie doch nicht mehr zurück. Morgen vielleicht. Aber nur vielleicht.

Text: Rolf Henniges; **Fotos:** Rossen Gargolov



MISTER LSL

MIT SEINER FIRMA LSL HAT JOCHEN SCHMITZ-LINKWEILER VOR 30 JAHREN EINE LEGENDE BEGRÜNDET. ER GILT ALS HARTER, ABER FAIRER GESCHÄFTSMANN UND BRILLANTER TECHNIKER. WER STECKT HINTER DIESER RAUEN SCHALE? EIN PORTRÄT.

JOCHEN seufzt und blickt nach unten, so, als stände die Wahrheit auf dem Boden. Es ist eine lange Wahrheit, er lässt sich Zeit. Dann schaut er wieder hoch, erleichtert, atmet aus und sagt: „Wirklich, wenn mir jemand vor 30 Jahren erzählt hätte, was ich heute mache und ihr mich so interessant findet, dass ihr ein Porträt schreiben wollt – ich hätte es nicht geglaubt.“ Doch, könnte man jetzt sagen. Allein die Fakten rechtfertigen es: LSL, das sind 25 Mitarbeiter, tausend tolle Ideen, die Motorradfahren cooler machen, weltweiter Vertrieb mit eigenen Importeuren in 29 Ländern. Doch noch wichtiger: Befrag an einem Motorradtreff mal 30 Personen. 25 davon können mit dem Begriff LSL etwas anfangen, ihn sogar oft exakt zuordnen und mindestens drei haben irgendein LSL-Produkt verbaut. Lenker, Fußrasten, Handhebel, Crash-Pad. Oder so. Ende 2014 umfasst das LSL-Sortiment 4070 Teile.

30 Jahre früher, Ende 1984, liegt der Beamten-Sohn Jochen Schmitz-Linkweiler im Daunenschlafsack zitternd auf einer Matratze in einer kleinen Hinterhof-Halle in Meerbusch-Brüderich. Draußen sinkt die Temperatur nachts auf minus 25 Grad, in der Halle sind es immer noch minus zehn. „Ich war damals 28, hatte meinen Diplom-Ingenieur in der Tasche und gerade ein gutes Angebot abgelehnt: Fertigungsingenieur bei Mercedes im Kleinlasterbau“, erinnert sich Jochen. Und so, wie er es beim Aussprechen betont, hätte das Angebot damals wie heute keine Chance gehabt. Ob er diese Entscheidung in dem Dreivierteljahr, das er aus Geldmangel in der kleinen Halle verbringt, wirklich bereut hat, ist fraglich. Denn leicht war was anderes. Zumindest bedeutet diese Halle für Jochen der Start in die Selbstständigkeit. Ein kühler Start, den er sich heißer vorgestellt hatte: „Ich hatte nach drei Monaten Selbstständigkeit so wenig

Geld, dass ich meine Wohnung kündigen und in der Halle schlafen musste.“ Hätte es anders kommen können?

Jochen wird am 8. Februar 1956 in Krefeld geboren. Sein Vater, ein Beamter, hat zwar handwerkliches Geschick, doch mit Technik nichts am Hut. Dasselbe gilt auch für Autos. „Ich war der einzige in unserer Familie, der den Führerschein gemacht hat“, sagt Jochen. Vater, Mutter und auch sein Bruder verzichten drauf und fahren lieber Rad. „Ich war begeistert von dem Gedanken, nicht mehr zu Fuß zu gehen oder Rad zu fahren, und mit 15 verrückt nach einem Mofa. Also hat mein Vater mir einen Job beschafft, damit ich das Geld dafür zusammen bekam.“ Ein Jahr nach dem Mofa folgt die Zündapp Kombi, kurze Zeit später eine Honda SS 50. „Von Viertaktmotoren bin ich seitdem nie wieder weggekommen“, erzählt Jochen. Es klingt etwas gezwungen, emotionslos und nüchtern. Wie so oft, wenn er spricht. Jochen ist ebenso trocken wie sein Humor. Und durch und durch Techniker. Er besucht ein Gymnasium, in dem Politik gelehrt wird, und engagiert sich politisch, wird Vorsitzender des Stadtjugendrings. Seinen Zivildienst leistet er anschließend im Haus der Jugend ab. „Es war schon eine ziemlich harte Szene damals. Ich kam oft mit alter Lederjacke und dreckigen Motocross-Stiefeln zur Arbeit. Wenn ich mich recht erinnere, war ich der einzige Zivildienstleistende, der nie eine aufs Maul bekommen hat“, grinst er. Vielleicht lag's auch an seiner Größe: Jochen ist und war auch damals schon locker über einsneunzig.

Fragt man ihn heute, ob es zu seiner beruflichen Wahl jemals eine Alternative gab, so fällt das Stichwort Politik. „Ich arbeitete damals mit einer tollen Gruppe Sozialpädagogen, die mir beigebracht haben, mit Menschen umzugehen, wie man auf Gewalt reagiert und Konfliktsituationen löst. Aber ich konnte mir auch gut vorstellen, in die Politik zu gehen, um Dinge zu bewegen.“ Es kommt anders. Jochen studiert Fahrzeugtechnik und nimmt anschließend einen Job in einer Firma an, die Motorradrahmen richtet. „Es ist ein faszinierendes Gefühl, wenn der rotglühende Rahmen langsam wieder abkühlt, und du gespannt beobachtest, ob er die Form annimmt, die du ihm geben wolltest“, sagt er. Zwei Jahre lang beobachtet und biegt er, richtet Unfallrahmen, sammelt Erfahrungen auf diesem Gebiet und entschließt sich letztlich zur Selbstständigkeit. Sein Kapital: vier Motorräder und 7000 Mark. Die sind schneller aufgebraucht, als gedacht. So kommt es, dass Jochen seine Woh-

nung kündigt, in die Halle zieht und seine Firma LSL gründet. LSL steht für Lenksysteme Schmitz-Linkweiler. Aus Italien importiert er GFK-Kotflügel, aus Frankreich eloxierte Aluminium-Schrauben. Die Rechnung geht auf, Jochen ist plötzlich der größte Alu-Schrauben-Anbieter in Deutschland. Sie halten ihn finanziell über Wasser. Nebenbei baut er eine Yamaha SR 500 zum Café Racer um, auf Basis der Kawasaki KLR 600 entsteht die sogenannte High-Heeler. Diese erste Supermoto Deutschlands sorgt auf der Essen Motor Show 1985 für Furore. Heute, knapp 30 Jahre später, sagt er: „Es hat bei LSL noch nicht ein Produkt gegeben, das nicht von mir stammt.“ Welcher Boss eines produzierenden Unternehmens kann das schon sagen?

Es ist still geworden in Jochens bescheidenem Büro. Er horcht in sich hinein und reiht dann die LSL-Firmenstory mit technokratischer Gelassenheit und Präzision aneinander. Entwicklung von immer mehr und immer spezielleren Parts wie Lenkungsdämpfern, Sturz-Pads, Bremskomponenten, Fußrastenanlagen und Elektronikbauteilen. Aufbau von zig Motorrädern. Dazwischen irgendwie Kawasaki- und auch mal Harley-Vertrags-händler. Aber das wäre ja auch auf seiner Homepage nachlesbar. Genau.

Andere, wichtige Dinge, die ihn ausmachen, stehen da nicht. Etwa, dass er seit Ewigkeiten glücklich verheiratet ist und zwei erwachsene Töchter hat, auf die er genauso stolz ist wie auf seine Frau, er leidenschaftlich gern Blues hört oder Suppen isst. Oder nach all den Jahren immer noch liebend gern Motorrad fährt und sich auf Treffen wie Glemseck 101 „pudelwohl fühlt“. Dinge, die der Techniker in ihm für absolut unwichtig hält, die ihn aber genauso ausmachen wie sein Kampfsport: Jochen trainiert seit 33 Jahren Aikido. Es ist ihm trotz seines hohen Dan-Grades peinlich. Wenn er jedoch davon schwärmt, von den Trainings, die ihn durch ganz Europa führen, den gekonnten Würfen, dem Abrollen und der Selbstsicherheit, die dieser Sport den Jüngern mitgibt, dann funkeln die Augen des Technikers wie LED-Leuchten. Jochen hat den Frieden mit sich gefunden. LSL ist gut im Geschäft, und über Rizoma, seine direkte, starke Konkurrenz aus Italien, spricht er respektvoll und mit Anerkennung. Nie ärgerlich. Vielleicht, weil er den respektvollen Umgang mit Gegnern vom Kampfsport gewohnt ist. Dann blickt er aus dem Fenster, zurück, lächelt und wiederholt sich: „Wenn mir das einer vor 30 Jahren gesagt hätte...“

Text: Rolf Henniges; **Foto:** Rossen Gargolov



Nachts

WENN DER TAG IM ARBEITSTAKT BERLINS VERPUFFT, WIRD MAN NOTGEDRUNGEN

ES IST VERRÜCKT: Wir stehen morgens früh auf, bringen unser Blut mit einem Coffee to go in Wallung, hecheln zur Arbeit, schieben Überstunden und bemerken erst im abendlichen Stau, dass wir mehr vom Tag erwartet haben. Spätestens dann stellt sich die Frage: Ist da womöglich eine Welt außerhalb des grauen Alltags?

Mein Rezept zum Ausbruch aus diesem Trott ist denkbar einfach. Ich rufe Klaus an: „Nabend, sach mal... – Lust, noch eine Runde zu eimern? Ja, ich weiß, ist schon nach sieben. Macht doch nichts! In 30 Minuten an der Tanke? Super, bis gleich!“

Klaus ist eine sichere Bank, wenn es um spontane Aktionen geht. Sein Herz schlägt wie meines vor allem für



SIND ALLE GUZZIS WEISS

ZUM NACHTSCHWÄRMER. AM BESTEN MACHT MAN EINE TUGEND DARAUS.

zweirädrige Köstlichkeiten aus Italien; möglichst rot, möglichst ehrlich. Die Ehre, ein paar exklusive Exemplare dieser Gattung in unseren düsteren Garagen zu haben, eint uns. Wir wissen das durchaus zu schätzen und entlassen Königswelle, Le Mans oder 916 ab und zu gemeinsam ins Tageslicht. Dann brüllen offene Contis frühmorgens durch leere Straßen. Wir wollen raus aus der

Hauptstadt, um Kurven im Brandenburgischen zu suchen. Eine Aufgabe, wie man weiß...

Diese meditativen Touren sind wertvolle Momente. Allerdings keine Option für einen mittelklassigen Donnerstagabend kurz nach der Rush Hour. Wir lassen die präventiösen Ducatis also gleich zu Hause. Stattdessen bollern wir mit scheinbaren Zwillingen – zwei



**Zwei Guzzis, ein Gedanke:
Die Flucht aus dem Alltag macht
uns zu Touristen in der eigenen
Heimat – ein erstaunliches Gefühl.
Mit der Dunkelheit wird unsere
Pause an der Siegessäule zu
einem besinnlichen Stilleben**

milchweißen Moto Guzzi V7 Spezial – auf den Parkplatz der Tanke. Klaus mit Schwingsattel und teilverchromtem Tank. Ich mit Rechtsschaltung und Doppelsitzbank. Unsere ollen Eimer sind anspruchslos und simpel. Breite Lenker statt tiefer Stummel. Patina statt glänzendem Lack. Vier Gänge für ein Halleluja... Gerade wegen ihres recht stattlichen Alters entschleunigen uns diese Rappelkisten maximal. Damit sind sie erste Wahl für eine Nacht ohne Plan und große Worte.

Also – volltanken und los. Die Motoren der Siebenfüßiger sind warm und blubbern gelassen mit uns durch den bunten Stadtteil Wedding. Entlang der Müllerstraße rauschen Handysshops, orientalische Obstläden und verdunkelte Scheiben zwielichtiger Spielcasinos an uns vorbei. Der Glanz der früheren Flaniermeile ist längst verflogen. Keine zehn Minuten später breitet sich vor uns in der Dämmerung das Rollfeld des Flughafens aus. Tegel, wohlgemerkt. Wir machen Halt am Rande eines hässlichen Autobahnzubringers, dessen Mauer seit Jahren Tribüne für Beobachter der einfliegenden Jets ist. Ein Höllenlärm! Nur wenige Meter über unseren Köpfen setzen die dicken Brummer im Dreiminutentakt dröhnend zur Landung an. Dann rollen sie träge zum Terminal, das entfernt im Flutlicht glimmt. Verliebte Pärchen lassen Seele und Beine von der Mauer baumeln, halten Händchen und blicken schmachmend in die Einöde aus Beton. Ach, Berlin, ick liebe Dir...

Klaus und mir ist nicht nach Händchen halten. Wir schwingen uns lieber auf unsere Guzzis und cruisen zurück ins Herz der Stadt. An jeder roten Ampel macht uns der Ruhepuls des V2 und das stete Tickern der Ventile ein bisschen entspannter. Bis ein schwarzer BMW neben uns hält, dessen aufheulender Sechszylinder explizit zum Ampelsprint herausfordert. Mit unseren Ducatis hätten wir uns auf den motorisierten Dreikampf womöglich eingelassen, denn vom Begriff des Leistungsgewichts haben die vier Möchtegern-Gangster hinter den getönten Scheiben wohl noch nichts gehört. Auf den blubbernden Guzzis aber perlt die Herausforderung mit

*Hand am Gas, Gedanken in der Ferne –
Klaus' Blick sagt mehr als tausend Worte...
Der ohrenbetäubende Lärm in der
Betonwüste am Flughafen passt
da so gar nicht zu unserer Stimmung.
Andere finden das romantisch*

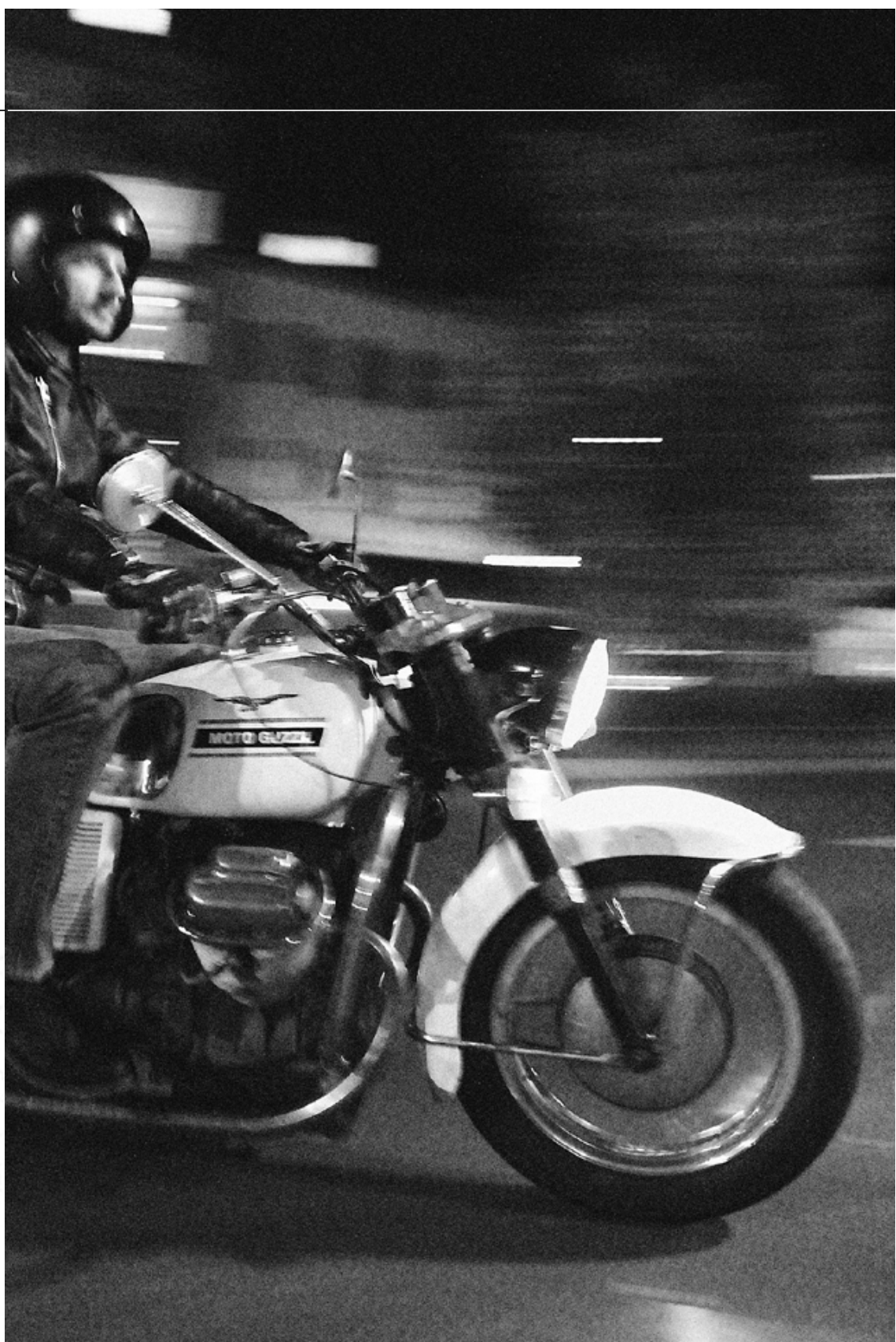
Leichtigkeit an uns ab. Mit einer V7 bist du eher zurückhaltender Gentleman denn heißblütiger Heizer. Der BMW stürmt mit aller Macht voran, als die Ampel wieder auf Grün springt. Klaus und ich lächeln uns kurz zu und kloppen gleichzeitig den ersten Gang rein. Es kracht mit einem metallischen Schlag im Gebälk, und die Guzzis stampfen gemütlich los. So kennen und lieben wir das. Allmählich werden die Straßen leerer und ein für Berlin unbekannter Flow stellt sich ein. Wir surfen befreit auf der grünen Welle zum Großen Stern. In der Mitte des riesigen Kreisverkehrs ragt die Siegessäule golden empor. Heute Abend gibt sie sich im Schein einer farbenfrohen Licht-Installation besonders Mühe. Zeit für eine spontane Pause.

Zunächst stand die von Berlinern liebevoll Goldelse genannte Dame vor dem Reichstag, bis die Nazis sich entschlossen, ihre verrückten Allmachtsgedanken mit dem Umzug der Skulptur zum heutigen Standort zu untermauern. Solche und ähnliche Geschichten trafen gerade hier – in der Mitte Berlins – aus allen Poren der Stadt. Kaiserreich, zwei Weltkriege, der Mauerstreifen – überall werden wir an vergangene Zeiten erinnert. Am Tag und im Alltagstrubel fällt dieser Blick allerdings schwer. Denn üblicherweise steht man hier genervt im Stau. Oder wartet darauf, dass desorientierte Touristen im Wirrwarr des sechsspurigen Kreisels geradewegs in dein Auto krachen. Doch nachts wirkt die Szenerie am Großen Stern überraschend friedlich, ja fast bedeutsam: Am Horizont erstrahlt das Brandenburger Tor. Der Wind rauscht gemächlich durch das Laub des Tiergartens. Fast zeremoniell scheint die alte Straßenlaterne wie ein zu groß geratener Kerzenständer auf unsere ollen Eimer. Klaus und ich genießen den Kitsch des gelben Kunstlichts, das die Kratzer und Rostpickel auf unseren Öfen fast unsichtbar macht. In diesem stillen Moment wirken beide Maschinen auch nach gut vier Jahrzehnten noch richtig frisch. Als wir uns weiter in Richtung Kudamm aufmachen, steht Klaus zunächst im Dunkeln. Sein vorderes Licht ist ausgefallen – die Birne ist anscheinend durch. Doch es gibt Ersatz: Kurzerhand drückt er den Scheinwerfer



mit herzlicher Gewalt etwas nach unten. Das Fernlicht weist ihm ab jetzt den Weg durch die Nacht. Am Bahnhof Zoo hat sich die Betriebsamkeit auf ein Minimum reduziert. Drei Taxen warten vergeblich auf Fahrgäste. Locker gleiten wir mit den erstaunlich agilen Brummern durch verengte Baustellen an ihnen vorbei, blicken auf moderne Fassaden von Hochhäusern und halb renovierten Shopping-Zentren. Nach 25 Jahren Investitionsmangel wird die westliche City nun wieder aufgehübscht. Im Osten der Stadt haben Investoren ja bereits jeden Quadratmeter renoviert... Kurz blitzt die Silhouette unseres Spiegelbilds in den riesigen Schaufenstern auf. Eine Sekunde für die Ewigkeit. Doch weil wir von Glaspalästen genug haben, biegen wir mit quietschenden Trommelbremsen zum Potsdamer Platz ab und rauschen direkt weiter zum

*Geschmeidig gleiten wir
mit den ollen Eimern
durch Berlin. Allein der
Anblick zweier fast
identischer, seltener
Motorräder macht den
Abend zum Erlebnis.
Vermengt mit dem
Neonlicht der Großstadt,
intensiven kulinarischen
Eindrücken im Due Forni
und einem spontanen
Feuertanz wird die Nacht
schließlich unvergesslich.
Nachmachen erwünscht*



Gendarmenmarkt. Der klassizistische Platz beeindruckt gerade nachts mit den angestrahlten Kuppeln zweier Kathedralen, in deren Mitte sich das nicht weniger prunkvolle Konzerthaus erhebt. Hier ist die Hauptstadt so richtig edel. So wundert es, dass eine recht alternativ daherkommende Artistik-Gruppe ausgerechnet an diesem schicken Fleckchen den öffentlichen Raum zur Bühne erklärt hat. Flow of Fire, so nennt sich das Ensemble, inszeniert eine beeindruckende Feuer-Show, die uns und ein paar verlorene Touristen für einige Zeit im Bann hält. Körper biegen sich im Schein lodernder Fackeln, Funken sprühen übers Pflaster und skurrile Musik aus einer anderen Welt nimmt uns gefangen.

Erst als die Flammen erlöschen merken wir, dass es kühl geworden ist. Zeit für einen Mitternachtssnack. Wir ziehen unsere Kragen hoch und fahren über den Alex zur Schönhauser Allee. Unterwegs wärmen wir die kalten Hände an den luftgekühlten Zylindern. Heizgriffe braucht hier keine Sau.

Am Pfefferberg gibt es eine der besten Pizzerien der Stadt. Das Due Forni ist eine Institution; bekannt-berüchtigt für unfreundliches Personal und eine völlig punkige Atmosphäre. Doch das einer Bahnhofshalle nicht unähnliche Ambiente mit tätowierten Wänden und Che Guevara über der offenen Küche verträgt sich offenbar prächtig mit der

ON THE ROAD NACHTFAHRT DURCH BERLIN



Berliner Schnauze. Zumal die Pizzen auf der nur in Italienisch verfassten Karte legendär sind. Richtig gute Küche! Wer sich darauf einstellt und das grundsätzliche Desinteresse der Bedienung an den Gästen überwunden hat, kann hier eine wirklich gute Zeit haben. So parken wir unsere Motorräder direkt vor der Tür, steigen die Treppen ins immer noch volle Lokal hinauf und lassen unsere spontane Tour bei Pizza, Wasser und Club-Mate gemächlich ausklingen.

Im Gespräch über Gott und die Welt wird schließlich klar, dass unsere kleine Flucht aus dem Alltag eigentlich immer machbar ist. Denn unabhängig von Tageszeit, Potenz des

fahrbaren Untersatzes oder Anzahl schräglagenfreundlicher Kurven finden wir offenbar auch inmitten des kontrastreichen Großstadtkerns unsere Therapie. Die alten Guzzis wirken hierbei als Verstärker, denn sie fordern weder körperlichen Tribut noch ständige Konzentration. Stattdessen weitet sich der Geist für neue Erkenntnisse. Am nächsten Morgen stehe ich später auf und genieße meinen Kaffee ganz entspannt auf dem Balkon. Unten vor der Tür strahlt meine Maschine in der Morgensonne. In Gedanken höre ich sie flüstern: „Alltag, du kannst mich mal!“

Text und Fotos: Sven Wedemeyer



KARA UNGEZÄHMT



SIE IST AUS BESONDEREM HOLZ UND HAT EINEN GNADENLOSEN LEHRER.

IHR JOB: STEILWANDFAHRERIN. AKROBATISCH, BRISANT UND TEUFELICH SCHWER. NUR DIE HÄRTESTEN TYPEN HALTEN DAS KESSELTREIBEN DURCH. KARA SATANA WILL IN DER „WALL OF DEATH“ GANZ NACH OBEN.

IHR LACHEN ist klar und warm. Sie bewegt sich frei wie ein Vogel zwischen altem Holz, Motorendonner, heißem Öl, Mönnerschweiß und wüstem Fluchen. Kara wollte das, seit sie es das erste Mal gesehen hatte, auf dem Volksfest. Das Zittern des hölzernen Todeskessels, die Roheit und Reinheit dieser fast hundert Jahre alten Tradition. Mit dem Dreifachen ihres Gewichtes an die Wand gepresst werden. Auf dieser endlosen Straße den Schwindel fühlen, das Präzise einer Kunst, die Fehler grausam bestraft. Das wollte sie mehr als alles andere auf der Welt: Steilwandfahrerin werden.

Und so lag sie dem Profi-Steilwandfahrer Donald Ganslmeier, heute Chef des Motodroms, zehn Jahre lang in den Ohren: Zeig mir, wie es geht, nimm mich mit, mach mich zur Steilwandfahrerin. Donald ließ sich zunächst nicht erweichen. Er weiß, dass nur ganz besondere Menschen an der Wand zu Ehren kommen. Und er weiß, dass man mit jeder Show sein Leben riskiert. Diese totale Hingabe ist nichts für Luschen und Weicheier. Und für Frauen

schon gar nicht. Obwohl es in England eine Steilwandfahrerin gibt, die aussieht wie Claudia Schiffer und fährt wie der Teufel: Kerry Cameron.

Donalds Schülerin Kara heißt eigentlich Katharina Maria Hutterer. Aufgewachsen ist sie auf einem Bauernhof bei München. Ein Naturkind. Landmaschinen bedient sie spielerisch. Die Schule fällt ihr leicht, das Abtanzen in Münchner Clubs ist elementar. Sie wird Requisiteurin bei Film und Fernsehen. Geht ihren Weg. Redegewandt, charismatisch, auch mal Femme Fatale. Tief in sich drin aber einfühlsam und zart besaitet. Was sie nur wenigen Menschen zeigt. Bei Facebook nannte sie sich Kara, das wurde für den Einsatz in der Steilwand übernommen. Kara Satana, dieser Künstlernamen, so scherzt Donald, zeige die Gefährlichkeit ihres Wesens. Ein Satansbraten. Charmant, sexy, liebenswert und kompetent auf der einen, launisch und durchtrieben auf der anderen Seite. Kara lächelt nur. Man nimmt ihr ab, dass sie anfassen kann. Dass sie keine Angst und einen eisernen Willen hat. Den braucht sie



Die Indian Scout ist Kult in der Steilwand. Donald und Kara in der Werkstatt. Die Motorellos im Motodrom: Peter, Kara, Donald und Clemens (v.l.n.r.)

auch, denn Don Strauss, so Donalds Künstlernamen, ist kein einfacher Chef. Darf er auch nicht sein, sonst würde nichts funktionieren. Donald zeigt gnadenlose Konsequenz. Ein harter Knochen, der die Tradition des Steilwandfahrens mit jeder Faser lebt. Der durch eine grauenhafte Schule gegangen ist. Erst bei Ken Fox in England, dann bei Hugo Dabbert, dem früheren Besitzer der ehrwürdigen Wand, die 1928 gebaut worden ist.

Gnade gab es nie. Bei Ken musste Donald monatelang in einem Verschlag an der Wand übernachten. In einen Eimer scheißen, den er anschließend reinigen und als Waschbottich für sich verwenden durfte. Die Stürze am Anfang seiner Laufbahn taten weh. Auch dem Ego. War er ernsthaft verletzt, höhnte der Meister: du Simulant. Ein Steilwandfahrer klagt nicht, ein Steilwandfahrer arbeitet. Einmal fiel das Motorrad aus sechs Metern Höhe auf Donald. Sein Brustkorb war nach innen gedellt. Ken griff unter den Rippenbogen und riss alles wieder nach außen. Donald gab nie auf. Er wollte Steilwandfahrer sein oder sterben. Und er wurde es. Einer der besten der Welt. Einer, der mit höllischen Schmerzen fährt, mit Knochen, die rausstehen, weil sie gebrochen sind. Einer, der trotz allem unter seiner rauen Schale ein weiches Herz hat. Format, Charakter, Cleverness. Und Donald ist Karas Lehrer. Er hat sie gern, will sie im Team, möchte ihr alles beibringen.

Kara steht noch am Anfang. Sie ist noch nicht ganz reif für die Fahrt auf der altherwürdigen Indian, dem Nonplusultra-Fahrzeug aller Steilwandfahrer. Noch bezwingt sie die Todeswand auf einer Honda CM 200. Mit diesem Moped fangen die meisten an. Doch Donald hat schon eine Indian Scout für Kara aufgebaut. In ihren Wunschfarben lackiert.

„Du musst noch mindestens fünf Kilo abnehmen“, raunzt er sie an. „Und ich will, dass du nächstes Jahr mit der Akrobatik anfängst“, blafft er hinterher. Kara lächelt, in ihr brodeln es. Sie weiß, er meint es bitter ernst. Sie will es schaffen, spürt, dass sie es kann. Aber es erfordert so viel Mut. In die Wand zu fahren, ohne Helm, ohne Netz. Im Sattel der Indian an die senkrechte Holzbahn gepresst zu werden, an den richtigen Punkten schalten, auf den richtigen Speed kommen und dann mit der Akrobatik beginnen. Freihändig fahren, aufstehen, sich im Sattel drehen, mit dem Rücken zum Kesselboden im Damensitz, lächeln, elegant, anmutig, trotz des mörderischen Anpressdrucks, der nicht ohne Folgen ist für ihre Blutzirkulation. Kara fühlt keine Angst, sie hat Ehrfurcht.

Unter ihr wischt das Holz vorbei, ihr Blick ist konzentriert nach vorn oben gerichtet. Sie darf nicht die dunklen Schrammen auf der patinierten Oberfläche des Kessels sehen. Punkte, die Stunts bedeuteten, gescheiterte Stunts, Stürze, Knochenbrüche, Krankenhaus. Sie wird auch hier ihren Weg gehen, wird helfen, dieses archaische Handwerk aus



einer anderen Zeit in die Zukunft zu retten. In ihren Augen flackert Leidenschaft. Die Grundvoraussetzung zum Steilwandfahren, sagt Donald. Ja, sagt Kara. Wenn man neben ihr steht, spürt man die Fähigkeit zu Hingabe und Tiefgang. Die seltene Mischung aus femininer Zartheit und maskuliner Härte. In ihrem ersten Jahr ist sie bereits schwer gestürzt. Egal, tapfer macht sie weiter. „Ich fühle mich wie 25, und ich will mich immer wie 25 fühlen.“ Klingt gut. Auch wenn zarte Lachfältchen auf ein Alter Anfang dreißig hindeuten, strahlt Kara Energie und jugendliche Frische aus. Raucht und säuft wie ein Mann, bringt aber in das alte Holz der Todeswand und in die Schicksalsgemeinschaft der harten Jungs eine Prise Erotik. Manchmal sogar so was wie mütterliche Wärme.

Während der Saison ist Kara Mann und Frau gleichzeitig. Sie hilft beim Aufbau, bei dem über 25 Tonnen Material zusammengefügt werden müssen. In Rekordzeit, in höchster Präzision und alles mit Muskelkraft. Ein Wahnsinnsjob. Zeit ist Geld, aber reich kann man hier nicht werden. Verdienen dafür umso mehr. Kara heizt mit ihrer angenehmen Stimme dem Publikum ein, dem vom großen Don Strauss garantiert wird, dass es sein Geld zurückerhalten werde, wenn die Show nicht gefällt. Keiner hat bis jetzt davon Gebrauch gemacht, denn Don ist ein Gott in der Wand und auch seine Fahrer Peter und Clemens sorgen für atemberaubende Action. Kara kocht,



STEILWAND:

Der vollständig aus Holz gefertigte Zylinder mit 18 Wandelementen misst 9,80 Meter im Durchmesser und ist 6 Meter hoch. Der Zentralmast hat eine Höhe von 12 Metern, der komplette Durchmesser inklusive der Sohle balken liegt bei 15,20 Metern. Bis zu 200 Zuschauer können die Show bewundern. Das Motodrom wurde 1928 erbaut, mehrfach modernisiert, ist TÜV-geprüft und gilt als die älteste reisende Steilwand der Welt. Donald Ganslmeier arbeitet mit großem Aufwand daran, die Ursprünglichkeit und Emotionalität von Fahrzeugen, Steilwand und Show beizubehalten. Weitere Infos unter: www.motodrom.de



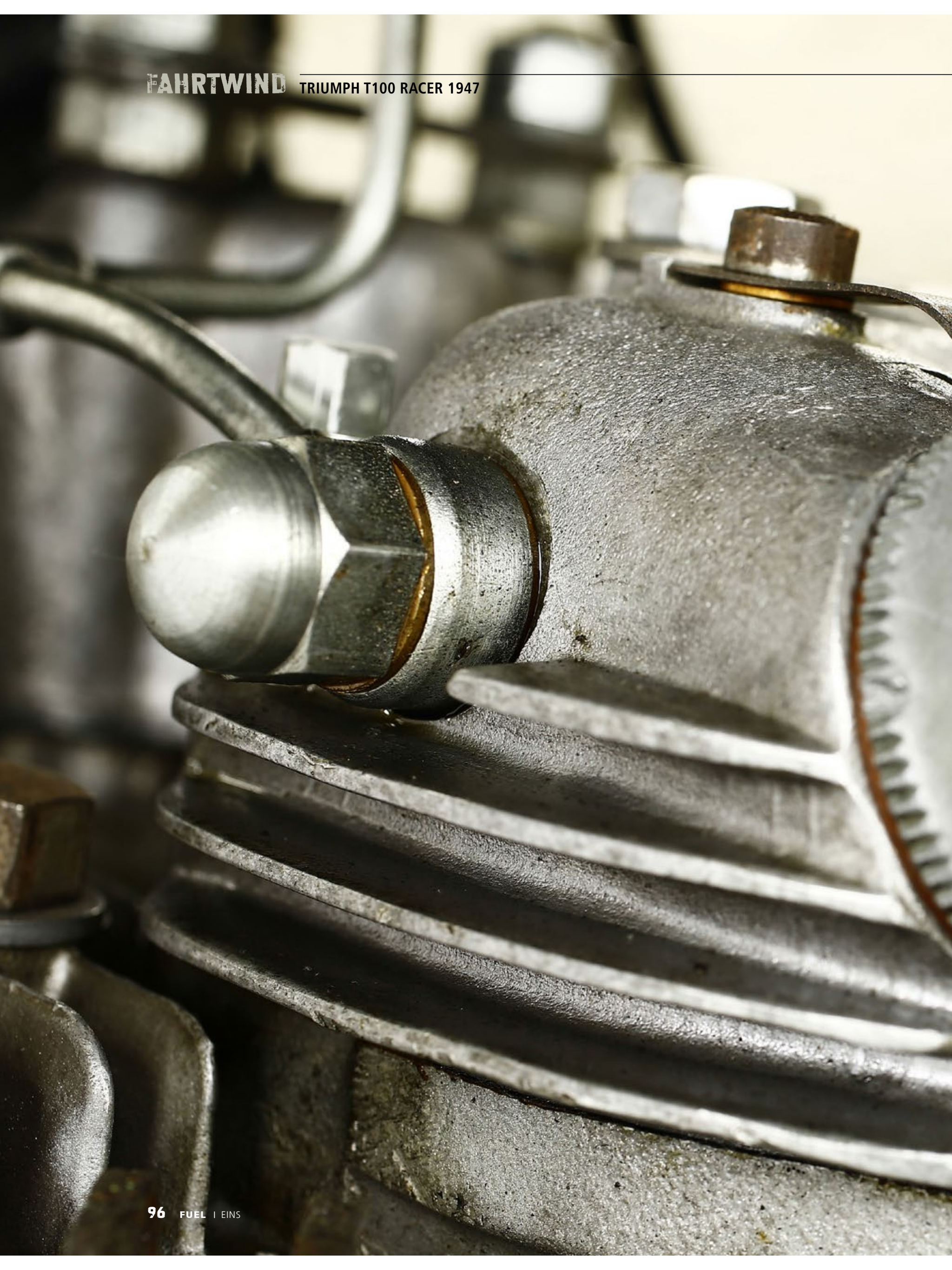
FAHRZEUGE:

Das Lieblings-Arbeitsgerät des Steilwandfahrers ist die Indian Scout 101. Niedriger Schwerpunkt (noch unter der Radachse), robuste Bauart und hohe Zuverlässigkeit machen diese Maschine ideal für die Tortur im Kessel. Produziert wurde sie in Springfield, USA in den Jahren 1927 bis 1931. Der seitengesteuerte 750er-V-Motor leistet 18 PS, insgesamt wiegt die Scout 166 Kilogramm. Das Dreiganggetriebe wird per Handschaltung am Tank und per Fußkupplung betätigt. Donald Ganslmeier unterhält fünf dieser legendären Maschinen. Das Steilwand-Fahrschulfahrzeug ist eine Honda CM 200, bei der die Schutzbleche entfernt und die hinteren Federbeine durch Vierkantrohre ersetzt wurden. Des Weiteren befindet sich im Motodrom-Fuhrpark ein BMW-Monoposto aus dem Jahre 1929.

Kara schraubt, Kara putzt, Kara reißt Karten ab, Kara fährt. Das muss sie machen als Mädchen für alles, als Steilwandfahrerin, als kommende Göttin.

Der Lohn ist die Begeisterung des Publikums. Adrenalin, das in Strömen fließt. Feeling, das süchtig macht. Die Gewissheit, etwas zu können, was nur noch ganz wenige können. Eine ultimative Show bieten. Pure, raue Kunst, echt und wahr, für die ein Steilwandfahrer jedes Mal sein Leben riskiert. Dem Publikum alles schenkt, was er hat. Spätestens jetzt möchte man Kara in den Arm nehmen.

Text: Markus Biebricher; **Fotos:** Markus Biebricher, Olaf Tamm (2)





AM Anfang WAR DAS FEUER

ODER WAR ES DOCH 'NE KISTE BIER?
JEDENFALLS STANDEN AM ANFANG ZWEI
RÄDER AUF EINER WERKBANK. UND HARRY
UND PHILIPP HATTEN DA DIESE IDEE ...

SIE WISSEN es nicht mehr. Verdammt! Edelstahl-schlosser Crazy Harry, der sich seinen Namen durch unmöglich erscheinende Stahlkonstruktionen verdient hat, ist der Meinung, dass zuerst diese Kawa-Felgen aus einer 1978er-Z 650 auf seiner Werkbank standen und damit alles anfang. Sein Freund Philipp hingegen meint, es wäre der Tank gewesen, der den Objektstart verursacht hätte. Oder doch vielleicht der alte Motor, der seit Jahren im Eck stand? Wie auch immer, es war Bier mit im Spiel, viel Bier sogar.

Doch der Reihe nach. Philipp Seibel verdient sein Geld mit Schuhdesign, genauer gesagt zeichnet und konstruiert der Pfälzer in der Nähe von Landau Damenschuhe für diverse Label. Darauf angesprochen brummt er: „Der Job ist völlig okay, um Geld zu verdienen. Aber wenn ich Spaß haben will, baue ich Autos, Möbel und Motorräder.“ Philipp hat viel Spaß. Neben riesigen Bergen von Motorradteilen stehen in seiner Garage, Schrägstrich Werkstatt, derzeit auch fahrbare Kräder: Montesa, Gas-Gas, Italjet, BSA, Honda NSR 125 sowie zwei Triumph. „Und dieses Projekt natürlich“, grinst er. Das „Projekt“ hat auch einen Namen: Racer 1947. Und einen Ursprung, der leider immer noch nicht so recht klar ist. Chronologisch erzählt wäre er so: Philipp ist verstrahlt. Mit 15 schaut er einer alten Triumph Bonneville hinterher und verliebt sich in ihr Charisma und den Sound. Drei Jahre später kauft er seine erste Triumph, eine Tiger 650, und zwar auf der Veterama. In Teilen. Leider war sie nicht vollständig. „Ich habe drei Jahre lang die fehlenden Teile zusammen-

gesucht, bis sie endlich lief.“ Die Veterama übt eine magische Faszination auf ihn aus, wie alle Teilemärkte im Übrigen, denn Philipp kann sich nur für alte Dinge begeistern. „Mit neuen hab ich nix am Hut“, sagt der 47-Jährige. Dazu passt auch sein Auto, ein Ford F100, Baujahr 1955.

Vor einigen Jahren – es müssen viele gewesen sein – schleppte er wieder mal einen gebrauchten Motor von der Teilebörse heim: Es war ein luftgekühlter Triumph-Zweizylinder aus einer T120, mit 650 Kubik. Optisch verlebt, technisch fraglich, 600 Mark. Katze im Sack. Dieser Antrieb, das Herzstück des heutigen Racer 1947, stand jahrelang staubfangend in seiner Werkstatt. Und Philipp mit seinen Freunden biertrinkend daneben. Denn, O-Ton: „Wenn ich mal nicht gerade rauche, dann trinke ich Bier.“ Beides gehe übrigens auch. Auch wenn es jetzt vielleicht nicht den Anschein hat – Philipp und Crazy Harry sind Lichtjahre von strauchelnden Alkoholikern entfernt. Es sind helle Köpfe mit unglaublichem Pioniergeist, Improvisationstalente und begnadete Techniker.

Irgendwann stieß Philipp auf den cool gearbrushten Peanut-Tank einer alten Harley, der mutterseelenallein in einem Regal verstaubte. Und weil er diese Art Eingebung auch bei seinen Schuh-Kreationen hat, sah der Dragster-Fan gedanklich, was aus dem Tank in Verbindung mit dem alten Motor entstehen würde: „Mein erstes Bild war eine Dragster-Maschine aus den 1960ern, optisch so gestaltet, als hätte sie jemand in eine Scheune geschoben, 50 Jahre lang vergessen, und jetzt wiederentdeckt.“



**Gute Laune, Bier
UND Zigaretten:
Philipp (links)
und Crazy Harry
am Ort, wo
alles begann**



TECHNISCHE DATEN

MOTOR: Triumph T120, Baujahr 1971, 650 cm³, 1973er-Zylinder, 1967er-Kopf, 1971er-Rumpfmotor, 750er-Trident-Kickstarter

BODYWORK: Rahmen: 1947er-Triumph T100, Peanut-Tank von Harley-Davidson, Ölausgleichsbehälter Eigenbau, Gabel aus 1972er-Honda CB 250, Felgen aus 1978er-Kawasaki Z 650, vordere Bremsanlage Honda CB 550, Baujahr 1976, hinterer Bremssattel Hercules K50, Fahrradlampe 12 Volt, Fußrasten Moto Italia (ehemals für eine Honda Bol d'Or)

PREIS: wird nicht verkauft

WEITERE INFOS: Early Bird Bikes, Telefon 01 73/2 30 38 64





*Gestreckt,
ungefedert und
angewinkelt
– der Racer 1947
ist nicht fürs
Tourenfahren
gemacht, aber
richtig cool*

Den alten T100-Rahmen hierzu fand er bei einem Kumpel, der mit historischen Triumph-Teilen handelt. Das Rahmen-Baujahr bestimmte letztlich auch den Projektnamen: 1947. Zeitgleich lagen bei Crazy Harry ein paar verwitterte Kawa-Gussfelgen auf dem Tisch, die hervorragend zum Projekt passen würden. Und so schmiedeten die beiden an jenem Abend bei Bier einen Plan, den Racer 1947 zu bauen. Was letztlich am Anfang stand – egal. Aber wie er werden sollte, darüber war man sich einig: lässige Optik, extrem verlebt, wenn möglich nur alte Schrauben und gebrauchte Teile verbauen.

Ab sofort rollt der Beschaffungs-Tourismus auf Hochtouren. Ein um zwölf Zentimeter verlängerter Heckrahmen wird in England gekauft, Gabel, Bremsanlage und viele Kleinteile werden bei Ebay ersteigert, und fortan verbringt Philipp mehr Zeit auf Teilemärkten als daheim. Auch wenn das Endresultat auf Ahnungslose wild zusammengeschustert wirkt, so ist doch jede Kleinigkeit präzise durchdacht: „Für einen alten Kupplungshebel mit original Plastik-Schutzüberzug aus den Siebzigern zahle ich gern das Doppelte wie für einen ohne“, sagt Philipp.

Das dicke Ende stand jedoch gleich am Anfang: „Als ich den Motor damals gekauft habe, dachte ich: Dreht sich, na super, so schlimm kann’s nicht sein. Doch als wir den zerlegt haben, war sofort klar: Außer Block und Getriebe muss alles neu werden. Auch wenn wir außen alte, vernudelte Schrauben verwendet haben – innen ist quasi alles

neu: Kurbelwelle, Pleuel, Kolben, Zylinder, Zylinderkopf, Stirnräder, Primärtrieb, Kupplung . . .“ Im Sommer 2014 rückt der Racer 1947 zum ersten Mal ins Licht der Öffentlichkeit: Er steht auf den Tridays. Und leider auch viele davor, die die Idee dahinter nicht kapiert haben: „Warum habt ihr den Lack vergessen? Warum ist die Kiste so verrostet?“ Harry und Philipp sind sprachlos: „Wie soll man sonst den Effekt erzielen, ein Motorrad zu bauen, das vergessen worden ist?“

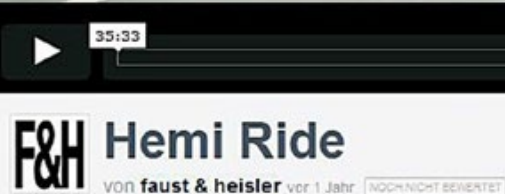
Zum Fahrtermin und Fotoshooting transportiert Philipp sein Baby auf der Ladefläche seines Ford. Nach nur drei beherzten Kicks springt der Twin an, läuft rund und grollt kernig. „Die Zulassung fehlt noch, ist aber in Arbeit“, grinst Philipp. Alles bis auf den Auspuff sei TÜV-konform und bereits abgesegnet. Er hockt ein wenig unentspannt, die Rasten weit hinten, der Lenker schmal, der Oberkörper vorgebeugt. „Egal, ich bin nicht am Tourenfahren interessiert“, winkt Philipp ab, zieht am Kabel und verschwindet kurz im Off. Crazy Harry spürt das Begehren in den Augen der Umherstehenden: „Wir haben uns das überlegt und werden unter dem Label ‚Early Bird Bikes‘ pro Jahr fortan zwei bis drei Motorräder bauen.“ Weil sie einfach Spaß dran hätten. Das Feuer am Anfang könnte sich zu einem größeren Brand ausdehnen . . .

Text: Rolf Henniges; **Fotos:** Rossen Gargolov



MENSCHEN HELGE THOMSEN

KÖNIGREICH KLITMØLLER



IN DEM 32-MINÜTIGEN FILM „HEMI RIDE“ BÜRSTEN FÜNF FREUNDE DURCH DIE NORDDEUTSCHE TIEFEBENE NACH DÄNEMARK. MIT ALLEN PLEITEN DES ALLTAGS UND EINEM GANZ UNGEWÖHNLICHEN FILMENDE...



Helge Thomsen, 46 Jahre alt und eigentlich Grafiker, ist der Herausgeber und Chefredakteur des Punk-Pop-Custom-Automagazins „Motoraver“ und Testfahrer/Moderator des RTL-Magazins „Grip“. Am Anfang des geschotterten Wegs, der zu seinem Haus führt, steht ein stationäres Blitzgerät, über dem Garteneingang baumelt ein Schild: „Is there life after death“. Zu seinem Magazin sagt der Star Wars- und Mad Max-Fan: „Viele Leute sind heute angstgesteuert. Wenn du schlecht über bestimmte Marken schreibst, ruft der Boss dich an, aus Angst davor, keine Anzeigen mehr zu bekommen. Motoraver dagegen ist unabhängig. Wir machen das, was uns gefällt. In einer der letzten Ausgaben beispielsweise einen Drogentest: Drogen am Steuer – welche funktioniert am besten? Speed hat gewonnen.“ Zum derzeitigen Custombike-Trend meint er: „Brat-Style hab ich schon gemacht, als es ihn noch gar nicht gab. Alles absägen und was zusammenfrickeln. Ich hatte 13 Punkte in Flensburg wegen Motorradumbauten.“

IM INTERVIEW:

Helge Thomsen, Katzenbeerdiger und coole Socke

FUEL: Helge, wie kommt man als Boss des automobilen Drivestyle-Magazins „Motoraver“ auf die Idee, einen Motorradfilm zu machen?

HELGE THOMSEN: Wir haben neben unseren Autos immer auch schon mit Motorrädern rumgemacht. Aus unseren Autoaktivitäten ist 1999 letztlich das Motoraver-Magazin entstanden. Das ja keine technischen Daten beinhaltet, sondern Geschichten über Menschen und was sie mit ihren Autos erleben. Das Auto ist sozusagen quasi dein Freund, dein Baby, mit dem du was erleben kannst. So sehen wir das. Bei Motorrädern ist das ja ohnehin der Fall. Ein Motorrad war nie pures Transportmittel, damit bist du zwar auch mal einkaufen gefahren, doch letztlich ging es darum, eine Strecke geil zu erleben. Ich bin also kein eingefleischter Auto-only-Fan, Motorräder haben in meinem Leben immer schon eine Rolle gespielt.

FUEL: Und im Film „Königreich Klitmøller“ also jetzt auch die Hauptrolle. Wie kommt man auf so einen Filmtitel?

HELGE THOMSEN: Ganz einfach: Wir sind von Königreich – so heißt der Ort nahe Buxtehude, in dem ich wohne – bis Klitmøller, ein Strandstück in Dänemark, gefahren. Der Titel des Films markiert also weiter nichts, als Start und Ziel des Projekts.

FUEL: Das klingt nach geraden Straßen ohne Kurvenspaß. Was war die Idee dahinter?

HELGE THOMSEN: Es hat damit nichts zu tun. Du kannst als Motorradfahrer auch jede Menge Spaß ohne Kurven haben. Aber zurück zum Film:



**Helge Thomsen zu FUEL-Autor Rolf Henniges unter dem Garagen-Vordach: „Muss ich mal irgendwann sortieren.“
Akteure in Hemi Ride: Max, The Cleaner, Felix, Ivo und Helge (von links); leider verstorben: Katze Hemi.**

**Der ganze Film ist mit
35 Minuten Länge
unter [www.vimeo.com/
56039050](http://www.vimeo.com/56039050) zu sehen**



Meine Kumpels und ich sind oft zum Surfen nach Dänemark gefahren, meist mit Autos, weil wir den ganzen Kram transportieren mussten, Surfbretter, Bierkisten, Schlafsäcke und so. Irgendwann ist uns mal eine kleine Katze begegnet, die war vielleicht vier Wochen alt, mutterseelenallein, und krabbelte in unseren Wagen. Die war wie ein Hund, wollte einfach nicht mehr aussteigen. Ich habe sie letztlich mitgenommen. Sie hat geschnurrt wie ein gut abgehangener Hemi-V8-Motor. Hemi ist die Abkürzung für hemisphärisch, die einen halbkugelförmigen Brennraum bezeichnet. Wie auch immer: Die Katze ist mitgekommen, und wir haben sie Hemi getauft. Weil sie erstens immer Auto fahren wollte und zweitens genauso geschnurrt hat wie ein Hemi-Motor. Wenn ich abends heim kam und sie den Motor gehört hat, ist sie mir entgegengelaufen, ist die letzten Meter mitgefahren, sie war wie ein guter Kumpel. Die Verbundenheit zu diesem Tier war riesig. Die Trauer, als sie starb, ebenso. Hemi ist an Nierensteinen gestorben, ich hatte sie zum Tierarzt gebracht, doch man konnte nichts mehr für sie tun. Und was machst du mit so einem guten Kumpel? Ich habe sie einäschern lassen und die Urne aufbewahrt. Zu einem ganz bestimmten Zweck...

FUEL: An dieser Stelle kommen wir bei eurem Film an...?

HELGE THOMSEN: Genau. Meine Idee war es, die Katze, oder vielmehr das, was noch von ihr übrig war, wieder zurück zum Küstenabschnitt zu bringen. Es war wie eine Mission, die ich erfüllen musste. Und das sollte auf Motorrädern passieren. Also habe ich ein paar Kumpels angerufen, die allesamt Motorrad-Umbau-Projekte in der Ecke stehen hatten, und ihnen von diesem Plan erzählt. Das war im Herbst 2011. Der Hemi Ride sollte im Mai 2012 stattfinden, die Jungs hatten also über den Winter ausreichend Zeit, ihre Mopeds fertigzustellen. Sie fanden die Idee geil. Eine gemeinsame Ausfahrt auf Motorrädern, die jeder selbst umgebaut hat, und das ehrwürdige Ziel. Und da ich mit ein paar

Filmmachern befreundet bin, hab ich gedacht: Warum soll man daraus nicht einen Film machen?

FUEL: Der Film ist also rein für den privaten Gebrauch?

HELGE THOMSEN: Ja. Es stecken keine Sponsoren dahinter. Der Film ist besser und länger geworden, als erwartet. Deshalb haben wir uns zwei Mal einen Kinosaal gemietet, in Hamburg und in Berlin, haben dort den Film gezeigt und anschließend eine Party drangehängt.

FUEL: Warum mussten es umgebaute Motorräder sein?

Ihr hättet auch mit Serienmodellen fahren können.

HELGE THOMSEN: Jeder von uns hatte seine eigene Vorstellung davon, wie ein Motorrad auszusehen hat, was es können muss und warum jemand Motorrad fährt. Das war bei uns ziemlich unterschiedlich und ganz interessant. Es kommt im Film auch gut rüber, da jeder Protagonist sich und sein Motorrad vorstellt. Wir hatten mit dem Hemi Ride und dem Ausstreuen der Asche am Strand letztlich einen gemeinsamen Auftrag. Es war etwas anderes, als wenn man sagt: Komm, die Sonne scheint, lass uns mal aufs Moped klettern und zum Pommes-Essen an die Elbe fahren. Wir haben uns diese Motorräder aufgebaut, weil sie uns repräsentieren und wir einen gemeinsamen Auftrag zu erfüllen hatten. Außerdem machen sie riesigen Spaß beim Fahren.

FUEL: Wird es eine Fortsetzung des Films geben?

HELGE THOMSEN: Mal sehen. Wir, also das Hemi-Team, haben für nächstes Jahr auf jeden Fall wieder eine Motorradtour geplant. Wir suchen nur noch einen Aufhänger...

FUEL: Na, da hoffen wir doch mal, das niemand sterben muss, damit ihr losfahrt...

Das Interview führte Rolf Henniges; **Fotos:** Rossen Gargolov, Thomsen (2)

Coffee

DER PRÄCHTIGE HONDA-VIERZYLINDER HAT ES ANDREAS GOLDEMANN ANGETAN. JAHRELANG AUF EINER LAVERDA 1000 3C UNTERWEGS, STEHT DER MENTAL-COACH AUF OPULENTE MOTOREN, ABER NICHT AUF 08/15. SO LÄSSIG, WIE DIE 79ER-BOL D'OR JETZT AUF DEM SEITENSTÄNDER LEHNT, IST IHM DAS EXPERIMENT GELUNGEN.

Glemseck 101 im Jahre 2014. Die Zufahrtsstraße wird zum Laufsteg handgemachter Schönheiten. Flachgelegte Boxer, maximal minimierte Scrambler, Harleys auf schmalen Reifchen im Trennscheibenformat, ein bunter Haufen fein zurechtgemacher Unikate – und mitten drin Andreas Goldemann auf seiner himmelblauen Honda. Jethelm, Jeans und Jacke – das Duo könnte auch als Titelbild durchgehen. Klick, klick, klick, ein paar Fotos, dann verschwindet die Honda in der Menge.

Ein Vierteljahr später sitzt der Bastler vor seinem silbernen Airstream Mobilhome, eine amerikanische, rollende Eigentumswohnung im XXL-Format, und posiert für das neue FUEL-Magazin. Bei diesem Paar ist beides innig verschmolzen. Denn der Weg zu seinem Ideal war lang und nicht immer gerade. Vierhundert Stunden verbrachte Andreas Goldemann in der Werkstatt, um aus der Bol d'Or einen Café Racer zu modellieren. Das sind immerhin zehn reguläre 40-Stunden-Arbeitswochen oder kompakter gerechnet zweieinhalb Monate. Kaufmännisch gepolte Menschen errechnen daraus einen Gegenwert in Höhe einer Ducati Panigale in Volllausstattung. Leidenschaftliche Mechaniker und Handwerker aber wissen, dass keine Panigale der Welt einem solchen höchst individuellen Eigenbau gerecht wird. Stangenware, auch in Vollendung, bringt unsere Leidenschaft nie und nimmer so in Wallung, wie das eigene Werk. Diese Spezies weiß auch ganz

genau, dass die endgültigen Formen und Farben erst beim Aufbau entstehen, auch wenn man es vorher bis in den letzten Millimeter geplant hat.

Auf dem Papier das Nonplusultra, landet so manche Konstruktion schnell wieder im Altmetall. Nicht anders bei der Café à la Carte, die anstatt einer üblichen dreieckigen Seitenverkleidung einen runden Tornister mit Bajonettverschluss als Staufach trägt. Auch der Kennzeichenhalter neben dem Hinterrad wurde recycelt – jetzt schützt das Nummernschild vor einem nassen Hintern. Solides Stahlblech ist auch die Basis für Goldemanns



to go



Halbzeit: Wenn so ein Projekt auf den Rädern steht, dauert es noch seine Zeit, bis diese sich auch drehen (oben). Gute Basis für den Café à la Carte: der imposante dohc-Honda-Motor im klassischen Doppelschleifenrahmen



Andreas Goldemann und seine nicht alltäglichen Schätze: Airstream Mobilhome und Honda Café à la Carte

TECHNISCHE DATEN

MOTOR: Honda Bol d'Or 900-Motor, Baujahr 1979, Typ SC 01, Leistung 95 PS bei 9000/min. Zylinder und Kopf schwarz lackiert, Sebring-Vier-in-eins Auspuffanlage, K&N-Filter mit angepasster Bedüsung

FAHRWERK: Honda SC 01-Rahmen, kunststoffbeschichtet, Krüger & Junginger-Schwinge, Marozzi-Gabelstabilisator, Magni-MH-Gussräder, Bereifung vorn 110/90-19, hinten 130/80-18

PREISE: Wert zirka 12 000 bis 13 000 Euro, Basismotorrad Honda SC 01 zirka 1000 Euro, Umbauteile und Fremdarbeiten zirka 5000 Euro

KONTAKT: www.andreasgoldemann.com
www.facebook.com/werkmanskunst

Sitzhocker, der zuerst als Muster aus Pappkarton die Linie vorgab. Zäh, robust und mit jedem Schweißbrenner zu bearbeiten, geht bei dem, der auf Leichtbau pfeift, nix über ein sauber gewalztes Stück Schwarzblech.

Auch dem Tank, ursprünglich das Spritfass einer Suzuki GS 850, wurden die richtigen Linien und Formen mit fein ziseliertem 0,8-Millimeter-Stahlblech verpasst, der eingeschweißte Stutzen trägt den klassischen Monza-Tankverschluss eines Mini Coopers.

Verzinkt, mit Flex und Fächerschleifer geglättet und gebürstet, sollten ursprünglich alle Blechteile in purem Metall und Klarlack die Bol d'Or zur martialisch rohen Erscheinung machen. Ob Eingebung oder Einsicht, Andreas Goldemann kippte das böse Gesicht und wählte stattdessen einen pastellblauen Farbton, unterstrich die Linie mit zartem Cremeweiß und feinen schwarzen Linien. Das Gute hatte gesiegt.

Der Lack hatte auch ohne Einbrennofen genügend Zeit um auszuhärten, denn die unzähligen, in emsiger Handarbeit gefertigten Details wollten kein Ende nehmen. Schlanke, in Schwarz gehaltene Standrohrhüllen mit

Sicher ist sicher: Die teuren K&N-Filter sind durch Drahtschleifen vor einem Verlust bei Backfire gesichert. Am Tornister baumelt das Vorhängeschloss, daneben der Zündschlüssel



handgeschnitzten Alubügeln halten den Lampentopf, Orgelpfeifen ähnliche Röhrchen halten die Kontrollleuchten, die Instrumente wurden mit eigens gezeichneten Zifferblättern belegt, und anstatt der ursprünglich geplanten klassischen Drahtspeichenräder drehen sich in Gabel und Kastenschwinge italienisch elegante Magni-Gussräder. Fette Faltenbälge an der Gabel, K&N-Luftfilter und hitzeresistentes Thermowrap an den Auspuff-

krümmern dürfen auch an der Café à la Carte nicht fehlen, gehören zur Szene, wie Jeans und Jethelm.

Das gute zum Schluss: Nicht nur die Szene, auch der TÜV fand Gefallen an der Honda und spendierte dem Café Racer das offizielle „go“.

Text: Werner Koch; **Fotos:** fact/Joachim Schahl, Andreas Goldemann (1)



MASCHINEN DIE DIR AUS DER SEELE DONNERN

WERKSTATT UND WAY OF LIFE.

EHRliche MECHANIK UND EPOCHEN ÜBERGREIFENDE ÄSTHETIK. PETER, HENRY UND UWE.
WILLKOMMEN BEI URBAN MOTOR IN BERLIN-MITTE.



Die Fremde kommt abends um acht. Ein Jahr ist das jetzt her. Keiner von ihnen kennt sie, keiner von ihnen hatte sie je gesehen. Und sie war so ganz anders als all die anderen, mit denen sie bisher gearbeitet hatten. Nun aber war sie da, und es musste etwas passieren, und zwar schnell. Sechs Wochen nur, dann müssten sie fertig sein. Sechs Wochen, viel zu wenig Zeit, eigentlich.

Durch die grauen Stahltüren bringen sie sie rein in die hohe Halle, hinter der die Spree dümpelt und über die alle paar Minuten die S-Bahn rumpelt. Einer bleibt bei ihr, einer holt Bier, und einer schmeißt den Grill an.

Aber noch keiner hat irgendeine Idee, was sie nun mit ihr machen sollen. Später, es ist längst dunkel, sie alle haben zwei, drei Halbe intus, und oben unterm Hallendach leuchten kühl die Neonröhren, sitzen sie da und starren sie an. „Scrambler!“, sagt einer schließlich. „Quatsch!“, kontert ein anderer sofort. „Vielleicht ein Racer, also ein Café Racer?“, fragt der Dritte. „Niemals“, tönen die anderen beiden.

Sie stehen auf, laufen um sie herum, noch ein Bier, noch eine Stunde später, „und irgendwann waren wir so weit, dass wir uns beinahe gestritten haben, irgendwann hatten wir fast schon keinen Bock mehr auf die ganze Sache, weil



Werkstatt, Holzmarktstraße



Henry, Uwe, Peter



Urban Motor-BMW Track Grinder



Henry, Flex



wir nicht so wirklich wussten, wo wir mit ihr hin sollten“, sagt Peter und streicht sich mit der Rechten über den halbgrauen Dreitagebart die Wange hoch. „Das war der Punkt, an dem der Knoten platzte.“

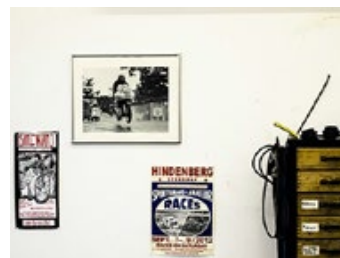
Sie gehen ihr an den Kragen, nehmen sie Stück für Stück auseinander, bis so gut wie nichts mehr von dem übrig ist, was ihnen ein paar Stunden zuvor das erste Mal begegnet war, bis schließlich nur noch Motor, Getriebe und Antriebsstrang dieser BMW R nineT vor ihnen auf den Rädern stehen. Sogar den Luftfilterkasten hatte Henry ihr irgendwann rausgeflext, der Tank liegt nebenan auf dem Sofa, da greift sich Uwe ein Blatt Papier, bastelt mit zwei Streifen Tesa ein spitzes Hütchen daraus, setzt es sich auf den Kopf und schnappt es von dort gleich wieder runter, um es der BMW ans Heck zu stecken. „Sieht doch aus wie ein MotoGP-Arsch.“ „Ach ja, dann aber Stummellenker dazu. Moment, ich versuch mal.“ Peter kommt mit zwei Clip-ons, beugt sich über den Tank, den sie wieder auf den Rahmen gelegt haben und hält die Lenkerenden an die Gabel. Die sie, ebenfalls noch in dieser Nacht, schwarz abgeklebt hatten, weil der angeberische Goldton der Rohre so wenig geht wie die Farbe der Schwinge, die ununterbrochen ein mattgraues „Ich bin fett“ murmelt. Und dann gleich noch weg mit dem Chromglanz der Krümmer. Hitzeschutzband.

Als Peter, Uwe und Henry gegen Morgen, alle einigermaßen betrunken, das Licht in der Werkstatt ausmachen und nach Hause gehen, ist die Fremde eine Art Freundin geworden. Sie ist nicht mehr die unbekannte R nineT, sie ist, woraus sie bei Urban Motor den Track Grinder bauen würden. „Das Konzept ist in dieser Nacht entstanden, nur den Namen hatten wir noch nicht“, erzählt Peter von den Anfängen einer Maschine, die so ganz anders ist als die Umbauten, die Urban Motor sonst macht und zugleich doch ganz genau so.

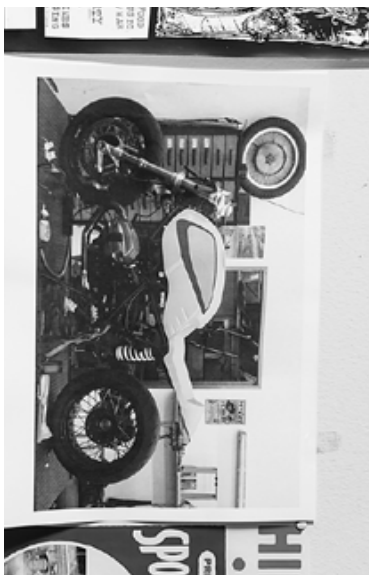
Weil es weniger um die Basis geht oder irgendwelche Anbauteile, sondern um die Art des Entstehens und um das, was die Maschinen letztlich ausmacht, um das, was



Uwe, einspeichen



Steht zum Verkauf, Peters XS 400



ZUR INFO:

Urban Motor, Berlin

Kradschmiede in Mitte,
Motorradwerkstatt und
Spezialist vor allem für
Umbauten europäischer
Zweiventiler. Holzmarktstraße
17 (hinter der Aral-Tanke),
19179 Berlin, Telefon:
030/23 45 69 30, Dienstag
bis Freitag 11 – 18 Uhr,
www.urban-motor.de



Zweiventiler, Peter (von links nach rechts)



Earl Grey, erster Urban Motor-Umbau



Steht nicht zum Verkauf, Henrys Oberarm

sie verkörpern. Den Geist dieser Nacht, den Geist von Urban Motor, das, was Peter „Rumkasern“ nennt, die Freude und Freiheit und die Lust auf etwas Neues, wenn die ersten Ideen zu einem Umbau ihnen durch den Kopf schießen, die Bewegung und Erinnerung, die da durch sein Gesicht gehen, als er von planvoller Reduktion spricht, davon, das Motorrad wieder auf das Wesentliche herunterzubrechen, es dastehen lassen, als das, was es eigentlich ist, was es im Kern ist. Technik und Mechanik und Fahrmaschine. Und genauso auch ein Luxus, der uns selbst zu dem bringt, was wir im Kern sind. „Alles, was mit Motorrä-



dern zu tun hat, hat doch mit dem nichts zu tun“, meint Peter und klopft sich ein paar Mal auf den Kopf. Und während er sich mit der anderen Hand kreisend über Bauch und Herz reibt, sagt er: „Das findet doch alles hier statt. Ich weiß noch, wie mein Freund Robert eines Tages ein Motorradheft in die Schule mitbrachte, auf dem Titel eine CB 400 N, und Robert sagte, wenn er 16 ist, mache er den Führerschein und mit 18 würde er ein richtiges Motorrad haben.“

Peter, der bis vor sechs Jahren eine Agentur hatte und mit ihr Erfolg im Musikbusiness, aber immer häufiger auch ein Gesicht, von dem seine Frau sagte: „Deine Fresse, mein Alter, so kann das nicht weitergehen, ändere was“, Peter erzählt die Geschichte, als würde er mit jedem Wort wieder ein Jahr jünger, bis er schließlich wieder 14 ist, und die Begeisterung für das Motorrad ihn das erste Mal packt. „Ich stellte mir vor, es wäre wie das, was wir sowieso machten, Fahrrad fahren, aber schnell und mit Krach und auf einer Feuermaschine, und als ich das erste Mal mit dem Fahrschulmotorrad, einer RD 350 LC, das muss man sich vorstellen, über Land fuhr, da habe ich gebrüllt vor Freude, ich habe gesungen, und ich habe geweint.“ Nach dem Abitur in Wilhelmshaven kauft er sich eine silberne GS 400 mit Ganganzeige, 50 000 Kilometern auf der Uhr und voll verrostetem Auspuff an der Seite, weil er für die 800 Mark, die er sich erspart hat, die XS 400, die er eigentlich wollte, nicht bekommt. „Aber Hauptsache, man fuhr“, sagt er, worum es heute noch geht, auch bei Urban Motor, wo Umbauten und Custom-Teile ja bloß den einen Teil des Geschäfts ausmachen. Der andere: Werkstattarbeiten, in der Hauptsache für europäische Zweiventiler der 70er, 80er und 90er, Triumph, BMW, Moto Guzzi, Ducati, Laverda und so. Was auch daran liegt, dass die

beiden Schrauber, Uwe und Henry, sich blind auf deren Mechanik verstehen.

Henry, Scrambler auf dem rechten Bizeps und in Rot das Kürzel der Birmingham Small Arms Company auf dem Unterarm, habe magische Hände und sei bei Urban Motor, um seinen schrauberischen Seelenfrieden zu finden, heißt es auf der Website. Uwe, umwabert von einer außerirdischen Ruhe und einem stillen Scheißwasdrauf-Humor, müsse ohne jeden Zweifel schon in den Brennräumen großer Guzzis übernachtet haben, um sie genau auszulitern. Wer glaubt, das sei übertrieben und bloßes Gerede, kann den beiden in der Werkstatt ja eine Weile zusehen und sich sein Urteil dann gerne noch mal überlegen. „Katy war weit fraulicher als die anderen Mädchen ihres Alters, und die Jungen konnten es einfach nicht übersehen, wenn sich ihre Brustwarzen wie Sofa-knöpfe durch den Stoff ihres Turnanzugs drückten“, kommt es aus dem Radio, während Uwe gerade dabei ist, die breite Felge für einen R80/7-Bobber einzuspeichen.

„Hm“, macht Uwe nur, horcht kurz auf und grinst, „hm“. Dann taucht er wieder ab zwischen die Speichen und kommt erst wieder, als Henry mit einigen ebenso gezielten wie lauten Hammerschlägen in die schmalen, schwarzen Schalldämpfer einer Monolever die Endstücke treibt. Die Einsätze hatte er gerade erst selbst gedreht, „und zwar mit dem Gedanken der Nachhaltigkeit aus einem kaputten Gabeltauchrohr“. Hammer hochwerfen, Hammer dreht sich, Hammer fangen, zurück in die Schublade, Mittag.

„Wenn jemand fragt, was wir hier machen“, sagt Peter zwischen der einen und der nächsten Gabel Thai-Nudeln, „dann sage ich ihm, wir machen aus einem Motorrad dein Motorrad, wir bauen die Maschine, die dir aus der Seele donnert.“ Jemand sollte dazu setzen: Sie bauen die Maschinen, die ihnen aus der Seele donnern.

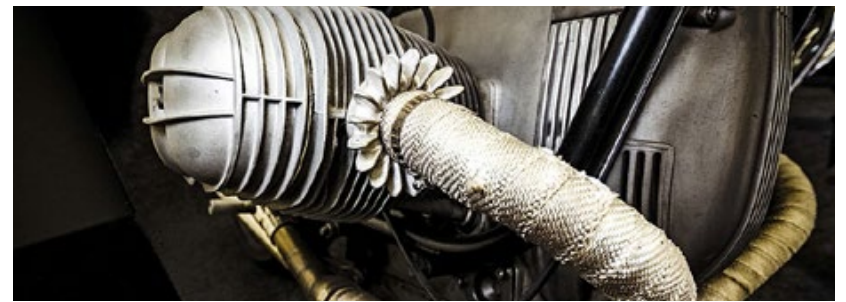
Text: Michael Orth; **Fotos:** Tim Adler, Michael Orth



Henry



Gehört eigentlich Peters Sohn, R 60/5



Earl Grey, Basis BMW R 80 G/S

FAHRTWIND

UMBAU SUZUKI GS 400 VON 1978



ZIEMLICH **BESTE**

FREUND



MOTORRÄDER KANN MAN KAUFEN, FREUNDE NICHT.
EINE FREUNDIN AUF ZWEI RÄDERN ZU FINDEN SCHEINT
SO UNMÖGLICH WIE VEGETARIER MIT ZWIEBELROSTBRATEN
ZU ERFREUEN – ABER MANCHMAL KLAPPT ES JA DOCH.



Es ist ein schöner Morgen im November. Angenehme vier Grad Celsius misst das Thermometer an der Apotheken-Anzeige gegenüber, der Himmel ist bedeckt, Regen angesagt. Ideal fürs erste Date. Choke rein, push the button. Per Knopfdruck züngeln willig zwei Zündkerzen. James Hetfield, Front-Mann von Metallica, tritt imaginär unter Gejubel der Massen auf die Bühne. Luftfilter schlürfen Frischluft wie die mallorquini-sche Partymeute Sangria aus meterlangen Strohhalmern. Zwei Polo-Tröten buhlen gegenseitig um den besten Sound. Doch für das Heavy Metal-Getöse sind nicht die blitzenden Töpfe, sondern der dicke Eigenbau-Krümmern verantwortlich. Kurze Beine schmiegen sich um den Tank, Füße treffen Rasten wie die Treppenstufen, die seit 20 Jahren ins dritte Obergeschoss zur heimischen Wohnung führen. Die Kupplung greift sich wie eine alte Türklinke. Leider ist sie zu weit weg. Schon nach wenigen Schaltvorgängen schmerzt die linke Unterarmsehne. Egal. Sollte nicht das Problem sein. Denn ich fliege. Fliege deshalb, weil es der perfektste Morgen ist, den ein so unperfekter Tag hergeben kann. Es ist der Morgen, an dem ich endlich mein Traummotorrad ausführen darf. Wir werden uns kulinarisch verköstigen, wir werden Kunst genießen, wir werden Spaß haben wie beste Freundinnen nach jahrelanger Abstinenz.

Die „Werners“ ist das schönste Motorrad der Welt. Für mich. Es gibt Persönlichkeiten, die trifft man, und es macht einfach „booom!!“ Bei dieser Suzuki GS 400, Baujahr 1978, war das so. Schon immer galt meine Suche bis dato nicht dem perfekten Motorrad, sondern einem Gefährt, das Freund und Feind zugleich ist. Zickig, launisch, aber wenn es darauf ankommt immer für einen da. Keine Maschine, die auf Knopfdruck anspringt, sondern willkürlich entscheidet, ob es ihr gerade passt. Oder auch nicht. Für Männer ein ehrlicher Kumpel, für Mädels eine echte Freundin. Eine, die man nicht kaufen, sondern nur nach langer Suche finden kann. Wenn man sie überhaupt trifft. Optik, Motor, Hersteller – alles völlig egal. Aber es sollte passen wie ein handgeschneiderter Anzug. Im Herbst 2010 stand dieser „Anzug“ plötzlich vor mir. In der Tiefgarage. Eigentümer war MOTORRAD-Urgestein Werner Koch. Deshalb hieß die Schöne für mich gleich



„Werners“. Weil sie einfach Werners war. Ich wollte sie sofort kaufen. Ungefahren. Aber verliebt. Werner jedoch war am Zögern. Nun, nach über 46 Monaten Warten, kam endlich die Zusage für den finalen Kennenlern-Termin. Man(n) würde sich eventuell von dem Fahrzeug trennen können, hieß es. Eine gefühlte Nanosekunde später stand ich neben meinem Traummotorrad. Jetzt sitze ich endlich drauf und fahre.

27 PS aus 398 cm³ sind genügend, der Rest der Maschine entspricht nicht mehr dem Kaufvertrag, den der glorreiche Erstkäufer 1978 unterschrieben hat. Abgeänderte Fahrwerksgeometrie, Feintuning an den Gabelrohren und das Ausdünnen diverser unnötiger Teile erweckte die „Werners“ zu neuem Leben. Während ihr Erbauer sein Augenmerk auf gutes Handling und Fahrdynamik legt, müssen für mich

O-Ring-Zöpfchen um den Tacho bringen Halt – und zeigen Detailverliebtheit





Motorrad und Shopping passen nicht zusammen? Blödsinn, hier kommt das Veto

Optik und Sound stimmen. Ich bin leidenschaftlich. Wir erreichen die alte Solitude-Rennstrecke in der Nähe von Stuttgart. Gestern noch Heimat von großen Auto- und Motorradrennen, heute Veranstaltungsort des beliebten Glemseck 101-Events. Raserei ist nicht angesagt. Sie will, ich nicht. Sie kann, ich nicht. Sie ist nach aufwendigem Umbau fürs dynamische Fahren gemacht. Ich hingegen denke: Nichts falsch machen, nicht quälen, auf keinen Fall stürzen. Sie ist der Draufgänger, ich der Vernunftapostel. Ist mir neu, aber sowieso ist Genießen angesagt. Kräfte

sparen. Wärme bringt die Freude, die Aufregung. Und leider auch das Schieben.

Denn das Spritfass ist plötzlich leer. Kommt vor ohne Anzeige. Also gemütlich zur Tanke schieben, zwei Kilometer zu Fuß mit der neuen, alten Freundin an beiden Händen. Und, wie könnte es anders sein: Sie schiebt sich hervorragend. Der Stummellenker aus den Untiefen einer zwanzigjährigen Sammlung des Erbauers bringt nicht nur ein gutes Handling bei williger Leistungsentfaltung, sondern sogar ohne laufenden Motor. Wir verstehen uns



wunderbar. Die Kommentare aus den vorbeifahrenden Fahrzeugen sind eindeutig zweideutig. Frau und Fahrzeug, Klischees in handgewedelter Form zeichnen sich hinter den Scheiben gut beheizter Autos ab. Mittlerweile hat es sieben Grad Celsius, plus körperliche Anstrengung macht zwanzig. Wohlfühl-Temperatur. Die „Conti Go“-Diagonalreifen rollen wie auf sieben bar Druck. Das Wasser von oben kommt so dünn, dass sich die Regenjacke kaum lohnt.

Sprit gibt es natürlich nur vom feinsten. Champagner in den Tank, Kaffee in den Magen. Ich weiß gleich, wo es als Nächstes hingehen soll. Werner wäre in seinem schlimmsten Albtraum nicht auf die Idee gekommen, mit ihr zum Shoppen zu fahren, doch was soll's?

30 Minuten später: Welches Kleid am besten zum Moped passt, geht nur beim gemeinsamen Rundblick über das Angebot. Verständnis dafür hat man bei Flaming Star. Meinem – und jetzt unserem – Lieblingsladen. Einziges Übel: der verdammte Hauptständer! Ohne Hilfe bekomme ich die „Werners“ nicht hochgehievt. Das nervt. Die Begutachtung des Sortiments findet sitzend statt – auf dem Sattel, einem speziell gebauten, aus Stahl und Gfk getragenen Sitzbrötchen. Egal, der beste Platz ist eh auf ihrem Rücken. Ganz locker, im Schritttempo, geht es nach dem Einkaufsbummel durch den Graffiti-Park. Hier darf man malen – und das Ganze sogar in Anwesenheit einer zweirädrigen Freundin. Ich sprühe ein Herz in Matt-schwarz. Sie quittiert die Aktion mit leerer Batterie. Kam wohl nicht so gut an. Weiber. Was nun? Wieder schieben? Dummerweise streiken auch die Lokführer.





Alkohol und Fest aus Frust sind leider nur zu Fuß verknüpfbar. Fünf Kilometer sind es bis daheim, wenn man schiebt sogar gefühlte zehn. Wir vertragen uns. Denn sie springt nach einem kurzen Dribbel-Sprint wieder an. Drei Kilometer weiter in einem totenstillen Industriegebiet folgt die Aussprache. Ihr Low Budget-Scheinwerfer funkelt in meine braunen Augen. Baby, ich will dir so viel geben: einen warmen Platz am offenen Kamin, sieben und eine angefangene Flasche Politur, mindestens 98 Oktan, Abende zu zweit, volle Aufmerksamkeit, neue Zündkerzen... Die Laterne strahlt auf den mit Glasscherben und Dreck verseuchten Boden. Also, was ist, willst du mit zu mir kommen? Ja, sie will – zumindest deutet das die plötzlich wieder vorhandene Batteriespannung an.

Zu Hause angekommen, schmiegt sich die Lieblingskuscheldecke um Tank, Sattel und Eigenbau-Heck. Ich versorge sie mit meinem ersten Kuscheltier, einer Maus namens Horst (Name wurde von der Redaktion aus Datenschutzgründen geändert).

19.46 Uhr. Es ist leise, das Knistern abkühlender Chrom-Töpfe vermittelt Kamin-Atmosphäre. Genau vor diesem würde ich die „Werners“ jetzt am liebsten parken, in einen gemütlichen Sessel versinken und Pläne für die gemeinsame Zukunft schmieden. Wie das beste Freundinnen eben so machen.

Deshalb: Lieber Werner, bitte verkaufe mir dieses Motorrad. Diese perfekte Maschine, die keine ist. Diese bockige Freundin, wie ich sie in Menschenform schon gefunden – aber als Zweirad immer gesucht habe. Mit der man gern um die Häuser zieht, obwohl sie immer ein Projekt bleiben wird. Eines, für das ich Rampen bauen würde, um mit ihr vorm warmen Kamin zu sitzen. Und sogar als Vegetarier einen zünftigen Zwiebelrostbraten vertilgen würde, als sei es das beste Essen der Welt. Denn es ist Liebe.

Text: Anna Matuschek; **Fotos:** Jörg Künstle



TECHNISCHE DATEN

MOTOR: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-dohc-Reihenmotor, 398 cm³, 27 PS, Eigenbau-Krümmer aus 45er-VA-Rohrbögen, konisch ausgelegt, Zubehör-Schalldämpfer

FAHRWERK UND BODYWORK: Stahlrohrrahmen, Rahmenheck mit LED-Leuchte Eigenbau, Kayaba-Gabel mit geänderten Dämpferbohrungen, Federn Serie, 5-mm-Alubogen zur Gabelversteifung, Alu-Schwinge von Suzuki GSX-R 750, Sitzhocker aus 1,5-mm-Alublech, Grundplatte aus Gfk

RÄDER UND BREMSEN: Suzuki GSX-R 750-Sechskolben-Bremszange vorn, Scheibe und Nabe Sachs 800 Roadster, Hinterradnabe Suzuki DR 800, Bremszange hinten KTM 990 Super Duke. Bereifung: Conti Go-Diagonalreifen 100/80-17 vorn, 130/70-17 hinten

TANKINHALT: 13,5 Liter

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 145 km/h

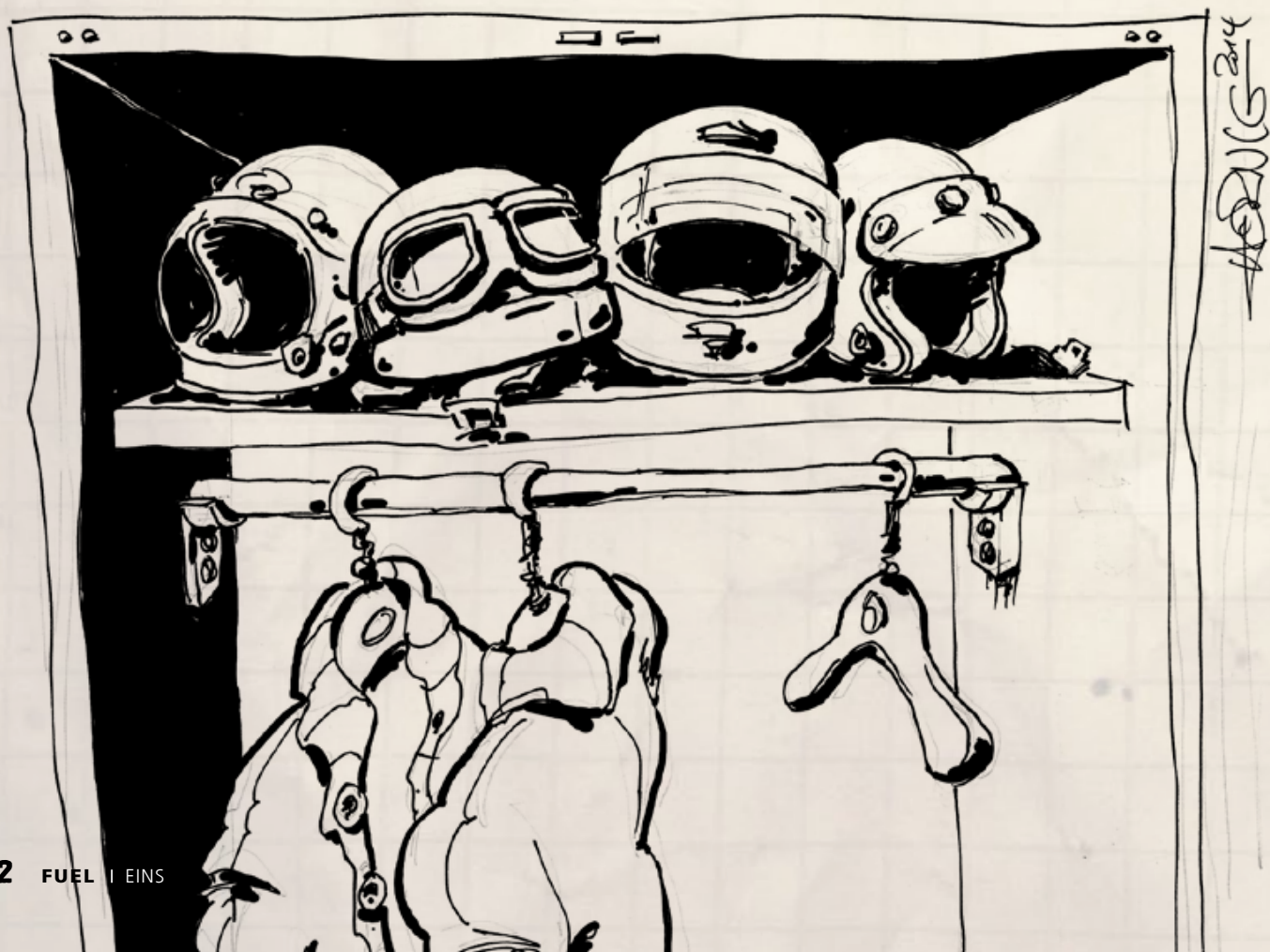
PREIS: Basispreis für eineinhalb GS 400 E, Bj. 1978 700 Euro, Umbaukosten für Teile, Lackierung und Kunststoffbeschichtung rund 2000 Euro, 150 Arbeitsstunden. Wird hoffentlich verkauft und dann nie mehr

4 HELME

Irgendwann kommt der Tag und man denkt nach, ob der ganze Kram, der sich so in einem schon recht langen Motorradfahrerleben angehäuft hat, wirklich noch von Nutzen ist oder ob Teile entbehrlich sind. Ich rede hier natürlich von Dingen, die irgendwie mit Motorradfahren zu tun haben. Jacken, Helme, Packtaschen, Regenkombis und – Sie wissen schon.

Die Beschäftigung mit diesem Thema ist gefährlich. Sie kann damit enden, dass man nicht nur nichts wegschmeißen will, sondern auch noch bedauert, einige schöne und wichtige Ausrüstungsteile „damals“ hergegeben zu haben. Aber wie auch immer: Bei mir kam der Tag, und an einem dunklen, ansonsten nutzlosen Winterabend stellte ich mich meinen eigenen Erinnerungen, die mit den ollen Utensilien verknüpft sind. Und ich öffnete die rechte Tür meines Klamottenschrankes, das Archiv sozusagen, und fing an.

Im obersten Fach vier Helme. Natürlich sind das nicht alle Helme, die ich jemals gehabt habe. Es waren viel mehr, vielleicht 20 in den 40 Jahren. Aber diese hier sind geblieben.



1. DIE HALBSCHALE

Die Halbschale aus der wilden Anfangszeit, so Mitte der 70er. Matt und zerkratzt, das Futter ausgefranst und schäbig, Randeinfassung und Kreuzband defekt. Von Römer. Die Brille ist fast blind, ihr Band total ausgeleiert. Schon als ich sie kaufte, war sie nicht neu, ein älterer Schulfreund, den ich wegen seiner – aber wahrscheinlich nur angeblich – getunten 100er-Hercules, seiner Lässigkeit beim Drehen und Anzünden von Zigaretten (Tabak? – natürlich „Schwarzer Krauser“) und seiner lasziv-verruchten Freundin sehr bewunderte, hat sie – ich meine die Halbschale – mir für ´nen Zehner überlassen. Sie passte nicht besonders, aber das war egal. Sie stammte von einem Helden, und deshalb war sie schnell. Und nur das zählte. Meine SS 50 Honda (ich hatte die rote Version, die blaue wäre mir aber lieber gewesen) war dafür nicht schnell, ganz und gar nicht, sie war das langsamste Klein-kraftrad der Schule. Bei den unter uns jungen Burschen kursierenden Fabeln über Leistungsdaten und Tuning-möglichkeiten kam meine kleine, hübsche Honda mit der wunderbar hochgezogenen, chromblitzenden Auspuffanlage gar nicht erst vor. Zu schwer und überhaupt: Viertakter! Ventile! Kompliziert! Pfui Teufel! Hercules K 50 RT (die mit der geschobenen Schwinge vorne) und froschgrüne Florett RS fuhren demütigende Kreise um mich, außerdem hatten alle den quietschorangen, und deshalb furchtbar sicheren Römer-Integralhelm und nicht so einen dämlichen alten Opadeckel.

Man berichtete über Kameraden, die für ihre Floretts Tuningsätze aus Holland besorgten und in Nacht- und Nebelaktionen einbauten, bis hin zu notdürftig getarnten Resonanzbirnen und abenteuerlichen Ritzel-Kettenblatt-Kombinationen, viel zu lang oder viel zu kurz, je nach der Ambition des Besitzers: oben raus schnell oder unten rum schnell? Alles streng geheim!

Tuningversuchen widersetzte sich meine SS 50 zu Recht mit Zickigkeiten bis zu Motorschäden. Als mir ein „Kollege“ auf dem illegalen Ziegelteichgraben-Crosskurs vor den Toren Stuttgarts eine heiße Yoshimura-Nockenwelle anbot und auch noch acht PS in Aussicht stellte (mindestens!), war es um das brave Motorrädchen und seine bescheidenen 5,1 PS geschehen. Die Nocken hatten zwar

Laufspuren, aber ich baute die Welle ein, wobei noch ein Mechaniker von Suzuki Hiller um die Ecke half und sie passte sogar. Die Steuerzeiten stimmten dann nie wieder, und die Leistung verringerte sich um etwa 50 Prozent, obwohl ich den Luftfilter rauswarf und die Flöte aus dem Auspuff zog. Ich fühlte mich aber schnell, bis ein Rivale aus einer anderen Schule mich bei einem Ampelstart mit einem Garelli-Mokick – auch noch vor meiner eigenen Schule bei Schulschluss und somit vor versammelter Mannschaft – mit tückischem Glitzern in den Augen buchstäblich völlig stehenließ. Ein Kollege mit einem grünen Kreidler Flory-Mofa bemerkte später beim Fußball, ihm seien bei meinem Start „die Augen eingeschlafen“. Oh Schande.

Aber die vielen Kreidler- und Hercules- und die wegen des astronomischen Anschaffungspreises ganz wenigen Zündapp-watercooled-Piloten nahmen Haltung an, als einer mit der heute legendären Maico MD 50 auftauchte – 6,3 PS, sechs Gänge, Drehschieber, 125er-Fahrwerk! Au weia! 0,05 PS mehr als die anderen Fünfziger! Da standen für den Rest der Truppe wohl ganz schwere Zeiten und vor allem viele Tränen an! Und ich, ich würde gar kein Land mehr sehen, das war klar. Der Fahrer war ein Kumpel von mir und hatte das geradezu winzige Geschoss gebraucht über den Kleinanzeigenteil von MOTORRAD, unserer einzigen und allein maßgeblichen Dauerlektüre, gekauft. Und in der Tat: Der Sound war beeindruckend, die Optik „ohne Vergaser“ – da vom Seitendeckel verdeckt – ebenfalls.

Doch trat ganz ganz schnell selige Entspannung in der Truppe ein. Das Ding war vielleicht schnell, nur – es lief nie richtig. Das Ziehkeilgetriebe war dauernd kaputt, der Tank zeigte Undichtigkeiten, Teile vibrierten ab. Bei Ausfahrten war klar, dass Tom nicht ankommen würde,

und mehr als ein Mal wurde er von mir und meiner – damals noch – sanft dahinschnurrenden Honda wieder nach Hause chauffiert. Die lief nämlich bis zum Beginn meiner grandiosen Tuningaktion und dem nachfolgenden Headcrash und dem Kolbenfresser immer zuverlässig. Als dann mein Stiefbruder meine SS 50 bekam, war sie eigentlich eine Ruine, die vielleicht noch 60 Sachen schaffte, jedenfalls aber keine knappen 83. Ein Nachbar hat sie dann gekauft, hat sie damals, Ende der 70er, tatsächlich wieder aufgepäppelt und mit einem 80er-Zylinder von der Dax zu vernünftiger Leistung gebracht. Dann lief sie gut 100 und war dann sicher schneller als eine „normale“ deutsche 50er. Eine (zu) späte, aber, wie ich finde, verdiente Ehre.

Aber der Helm blieb, natürlich. Er sah auf meinem Kopf noch meine XT 500 und meine Bultaco Matador. Und hier ist er also: fertig, am Ende. Ich entdecke Spuren der Lehmgrube, roten Staub im Innenfutter, eine 6er-Mutter und ein paar Unterlagscheiben. Die waren für das sich gelegentlich verselbstständigende Nummernschild gedacht. Außerdem riecht er ziemlich komisch. Ich erinnere mich undeutlich, den randvoll mit Bier gefüllten Römer mal bei irgendeiner Fete auf ex geleert zu haben. Der Anlass? Natürlich eine verlorene Wette, was sonst... Na ja, und Haarewaschen war damals auch nicht erste Priorität. Sturzspuren hat er nicht. In der Lehmgrube hatte ich mich oft hingelegt, auf der Straße nur ein Mal und das ehrenhaft, in voller Schräglage bergab in einer Serpentine meiner Hausstrecke weggerutscht. Zum Glück ohne Gegenverkehr. Fußraste aufgesetzt, Reifenhaftung überschritten! Da ist der Respekt der Kumpels gesichert! Ansonsten war stürzen bei mir definitiv verboten, denn

Klacks hatte Jahre zuvor verkündet: Ein Sturz ist eine Schande. Und wenn ein Klacks das sagt...

Keine Sturzspuren also, kein Kontakt zwischen Helm, Kopf und Straße, zum Glück. Hier aber ist ein Helm, der hatte Kontakt mit allem möglichen, vor allem einem Straßenschild, leider. Es ist

2. DER BLAUE JETHELM

Es handelt sich um einen Levior, schönes Dunkelblau-metallic, Klickverschluss, Stofffutter, Windschild, vom Ende der 80er würde ich sagen. Er kam zu mir nach ein paar NAVA Integralhelmen, aber ich hatte damals schon eine Liebesbeziehung mit Jethelmen begonnen, mit schwarzen, silbernen und dann eben diesem blaumetallic-farbenen. Er passte genau zu meiner 74er-Ducati 750 GT, die ich mit ein paar weiteren Teilen in einem Hinterhof in Berlin für 7000 Mark von einem Händler erstand und die mich ohne jedes Problem 13 Jahre meines Lebens begleitete. Die goldbronzemetallic-schwarze Farbkombination der Lackteile war schwierig zu lackieren, deshalb ließ ich sie nach einer Motorrevision bei Andy Nienhagen silber-dunkelblaumetallic spritzen. Sie bekam eine zweite Brems-scheibe spendiert und das eine oder andere Schmankerl wie den Veglia per competizione, einen schön flachen Superbikelenker, und den schlanken Instrumentenhalter von der 750 Sport. Alles andere war nicht zu verbessern, und deshalb hätte ich sie natürlich auch nicht verkaufen sollen. Sie war einfach, wie ein Motorrad sein muss: schön, schnell und auch noch unbedingt zuverlässig.

Aber ich war bei dem alten Levior: Ich fuhr ihn bis 2002, als Franky den schweren Unfall hatte, bei dem er fast ein Bein verlor. Franky, mit dem ich bis dahin über die Pisten Europas, vor allem aber Frankreichs vagabundierte war. Franky und die Lehmann-Guzzi und ich und die alte königliche Dauerwelle. Ein legendäres Team, immer schnell unterwegs, nie in Staus anzutreffen und um keine gute Studentenkneipe, keine solide französische Bar und keine Regenwolke einen Bogen gemacht. Bis vor zwölf Jahren.

Da waren wir wieder im Schwarzwald unterwegs. Früher Herbst, wunderbar mildes Wetter, Freitagabend, rüber

„ICH ENTDECKE SPUREN DER LEHMGRUBE, ROTEN STAUB IM INNENFUTTER, EINE SECHSER-MUTTER UND EIN PAAR UNTERLAGSCHEIBEN. DIE WAREN FÜR DAS SICH GELEGENTLICH VERSELBSTSTÄNDIGENDE NUMMERNSCHILD GEDACHT“

ins Elsass, unserem Paradies, riesig und irgendwie unergründlich, unendlich, immer wieder aufs Neue. Nie Autobahn, höchstens mal Bundesstraße und Route Nationale. Ansonsten nur C- und D-Straßen, wie wir sie nannten. Kleines Zelt dabei, Werkzeug, Flasche Rotwein oder zwei, Zigaretten. Schlafen im Wald am Straßenrand, an Bächen, in Wiesen, Scheunen und Bushaltestellen, egal.

Franky fuhr vorneweg, gutes, aber nicht verwegenes Marschtempo. Kurvengeschlängel bei Bad Peterstal. Franky lenkte vielleicht 30 Meter vor mir in eine Linkskurve ein, und aus heute noch unerfindlichen Gründen rutschte ihm das Moped weg, es prallte gegen die Leitplanke und blieb mitten auf der Straße liegen, der Pilot verschwand. Und dann habe ich – auch heute noch – einen Filmriss für ungefähr zehn Sekunden Lebenszeit. Ich muss wohl erkannt haben, dass ich unweigerlich das auf der Straße liegende Motorrad gerammt hätte mit ungunstigen Folgen und muss dann gerade noch instinktiv nach rechts in einen Feldweg geschwenkt sein, an dessen Eingang links sich jedoch ein Straßenschild befand, das mir nicht auswich und das ich folglich mit meinem linken Lenkerende und meiner linken Hand anrampelte. Ich kam wieder zu Bewusstsein an der Böschung des Feldwegs, das Motorrad durch die weiche Erde gut abgefangen, der Lenker abgebrochen, die Hand lädiert mit gebrochenem kleinen Finger. Der Rest soweit okay.

Die Suche nach Franky führte zunächst nicht zum Erfolg, beim Motorrad war er nicht, auch nicht bei der Leitplanke. Er war unter ihr durch und den Abhang dahinter einige Meter hinunter in ein Gebüsch gerutscht. Da erst schwante

mir, dass dieser Trip nicht weitergehen würde. An diesem Tag nicht, am darauffolgenden nicht und wohl auch in nächster Zeit nicht.

Frankys linker Unterschenkel war durch die Leitplankenstütze glatt durchgebrochen worden, der Fuß baumelte an der Bruchstelle, jedoch dank des massiven Harro-Leders ohne offene Wunde. Es gab tatsächlich keinerlei Blut, obwohl Franky vor Schmerz schier kreierte. Es war grausig und muss hier nicht weiter geschildert werden. Der Krankenwagen kam schnell, Freiburg mit seinen durch die vielen Motorradunfälle erfahrenen Notfallchirurgen war recht nah und das Bein konnte gerettet werden. Für unsere Ausfahrt litt der arme Franky Monate in Klinikbetten, kämpfte mit bösen Infektionen und fährt heute wieder mit seiner tapferen, unzerstörbaren Le Mans in der Weltgeschichte herum, dem großen Manitou der Motorradfahrer sei inniger Dank.

Nach diesem traurigen Ende einer noch gar nicht richtig begonnenen Ausfahrt untersuchte ich meine Ausrüstung und damit den Helm genauer und entdeckte eine abgebrochene linke Windschildecke, Kratzer an der linken Seite sowie Dreck. Aha, das Straßenschild und die Böschung. Und so kam der Helm in die Requisite, um nicht wieder benutzt zu werden. Aber er ist nach wie vor ehrwürdig. Dieses herrliche Dunkelblau-metallic, das auch meine GT schmückte. Vorne und hinten sind runde Aufkleber mit dem erhobenen Bultaco-Daumen. Tja, Helm noch da, Motorrad weg.

Zwischenergebnis: Also, das ist ja wohl klar, diese beiden Helme geb ich nicht mehr her, auf gar keinen Fall. Sie erzählen mir ihre Geschichten noch, wenn ich selbst

anfang, keine mehr zu erleben, möge der Tag in sehr ferner Zukunft liegen... Sie dürfen weiter in der rechten Schrankhälfte vor sich hingammeln.

3. DER WEISSE INTEGRAL

Der dritte Helm ist von einer Freundin, deren Namen ich schon – fast – vergessen habe. Es ist nicht meiner, sie hatte ihn gekauft, sie hatte es mir zuliebe getan, das weiß ich noch, aber sie hat ihn nicht mit Würde tragen können oder wollen. Der Helm, ein Nolan, war nichts für sie, genauso wenig wie ich. Es ist ein weißer Integral aus den frühen Neunzigern. Eigentlich gehört er schon lange in den Müll. Ich nehme den Helm, drehe ihn beiläufig und dann ist auf einen Schlag alles anders – alles ist wieder da. Dieser Aufkleber von einer Bar in Sagres, Portugal. Nichts Besonderes und doch... noch jemand hatte den Helm getragen, ein anderes Mädel.

Ich hatte den Helm „für alle Fälle“ in das alte Toyota-Wohnmobil geworfen, an das wir unsere fliegengewichtigen, spanischen Enduros (eine Ossa Pioneer und eine Bultaco Matador Sixdays jeweils aus den frühen 70ern) geschnallt hatten, Franky und ich. Mitten im Winter, über Weihnachten und Neujahr. Quer durch Frankreich und Spanien nach Südportugal, westliche Algarve. Wir kamen an und fanden wilde Küsten, wilde Zeltplätze und wilde Motocross-Strecken, bevölkert von wilden Jungs und erstaunlich modernen Maschinen. Jedenfalls trafen unsere zierlichen Vintage-Dirtbikes auf ungläubige Gesichter. Und richtig: Sie gehörten ja auch schon sehr lange nicht mehr zum Straßenbild selbst in ihren Ursprungsländern. Eines Abends fanden wir uns nach einem langen Tag und einer ausgedehnten Etappe in der Küstenregion bei Sagres in einer Bar mit unaussprechlichem Namen, die sicherlich so schnell in keinem Reiseführer auftaucht, denn sie ist nur für Lkw-Fahrer und Bauarbeiter gedacht, die gern auch mal tagsüber einen zur Brust nehmen und viel, sehr viel rauchen. Nichts für den sanften Tourismus oder gar den sanften Touristen. Und so reihten wir uns ein in die Trauben

von stoppelbärtigen, rauen Männern, die schnell merkten, dass wir zwar nicht „von da“ waren, aber auch keine Kostverächter, denn nach dem Verzehr einiger gut belegter *tosta mista* (zu deutsch: Toast mit allem Möglichen) schritten wir zu Brandy und Bier, dann kamen die Einladungen zu unzähligen Runden und draußen war es längst dunkel, in der Bar mit dem unaussprechlichen Namen aber wurde es heller und heller. Wir tranken, lachten und rauchten und von allem viel, es kam nicht drauf an.

Es war trotzdem noch nicht spät am Abend, als sich die Bar schlagartig leerte, denn unsere Trinkgenossen mussten ja noch den Lkw zum Chef bringen und dann nach Hause zu Mutter zum Abendessen. Mutter fiel die Fahne des Gatten schon gar nicht mehr auf oder sie versickerte im allgemeinen Aroma von Schweiß, Knoblauch und Peperoni. Wir zogen zu einem letzten Getränk auf die einfachen Eisenstühle vor der Tür unter die zerfetzten Schilfrohmatten, die am Tag fragilen Sonnenschutz gaben. Dort saßen sie, unsere hübschen Tramperinnen, zwei Französinen mit kleinen Reisebündeln, sehr braun, sehr schmal. Sie fragten uns nach Quartier, und wir verluden sie auf unseren Enduros, kauften noch eine Stange Gauloises und diverse Spirituosen, nahmen den Aufkleber der Bar mit und fuhren zum Meer, zum großen weiten Atlantik.

Mir fällt ein: Helme waren hierbei gar nicht im Spiel, jedenfalls nicht, wenn wir durch die endlosen, völlig menschenleeren Küstenregionen streiften, zu den Buchten hinunter, in denen wir einheimische Angler und Strandgänger und hin und wieder einen couragierten Surfer fanden. Wir passierten verlassene Gehöfte und solche, die verlassen aussahen, weil die zahnlosen, dürftig gekleideten Bewohner zu arm waren, auch nur das Notwendigste zur Instandhaltung aufzubringen. Helme waren hier vollkommen überflüssig, niemand weit und breit verschwendete darauf auch nur einen einzigen Gedanken. Dann regnete es, wenn auch nur kurz, und für unseren Ausflug ins Nachtleben nach Lagos boten die Helme guten Schutz, also zog Lucienne das weiße Plastikding auf. Um es wenigstens ein bisschen zu verschandeln, wurden die Bar-Kleber platziert und mit Filzstift ein paar mystisch-wirre Hieroglyphen gemalt; eine irgendwo gefundene,

DER

INDIANMOTORCYCLE.DE

LEGENDE

VERPFLICHTET...



Die Indian Scout und Roadmaster.



**ALLE 2014ER UND 2015ER MODELLE MIT 5 JAHREN
GARANTIE OHNE KILOMETERBEGRENZUNG***

* Für die Garantieverweiterung gelten besondere Bedingungen.
Bei Fragen wenden Sie sich bitte an Ihren Händler.

Erleben Sie die Indian Chief Modelle
bereits jetzt bei einer Probefahrt bei
Ihrem Händler.

Alle Händler auf www.indianmotorcycle.de



„ER HATTE SEINE PERSÖNLICHE STRECKENBESTZEIT GEFÜHLT UM MINDESTENS ZWEI SEKUNDEN UNTERBOTEN“

schöne lange Raubvogelfeder wurde seitlich mit Gaffa-Tape angepappt. Als wir in Lagos spätabends ankamen, hatte der Regen längst aufgehört, es war angenehm frisch, der Wind strich durch die Gassen und wir mit ihm, von einem Club in den nächsten, von einer Spelunke in die andere. Lucienne und Jo waren – wie wahrscheinlich alle Französinen – erstaunlich trinkfest, und wir luden immer nach, Bier und Absinth und wieder von vorne. Wir tranken, tanzten und lachten, bis die Sonne aufging. Wir schliefen unter den gebleichten Balken und Brettern eines verfallenen Strandbungalows und trollten uns am Nachmittag auf unseren alten Rauchbomben-Enduros Richtung Westen, Cabo San Vicente und dann wieder hinein in die endlose, windige Wildnis der Macchia am westlichsten Zipfel des europäischen Kontinents. Und so kam der Helm zu seinem Kleber und zu wenigstens einem bisschen Geschichte. Die Feder nahm Lucienne mit nach einem Ort, den ich nicht kenne und nie erfahren werde, denn eines Morgens ein paar Tage später war sie weg mit ihrer Freundin Jo und ließ keine Telefonnummer zurück. E-Mail gab es noch nicht. Ich sah sie nie wieder. Meine Bultaco hingegen blieb mir noch ein paar Jahre, bis ich sie in einer Laune an einen Berliner Schrauber verklopfte gegen ein paar lächerliche Hundert-Euro-Scheine. Sie lief, schaltete und bremste astrein und hatte diesen tiefen, kehligen Zweitaktersound, den nur Bultacos haben. Man ist schon gottverdammnt bescheuert, manchmal... Wegschmeißen, das Ding, diesen Helm? Ja. Ich pöple den Kleber ab, der dabei kaputtgeht. Ach, weg jetzt damit, mit der Plastikblase und fertig.

4. DER RENNHELM ODER AUCH „TRAUMHELM“

Der vierte Helm ist der, den ich zwei, drei Jahre bei Bergrennen und überhaupt auf der Rennstrecke getragen habe. Er hatte ein paar Vorgänger, aber die zählen hier

nicht. Solche Helme sind eigentlich keine Geschichtenerzähler. Sie kennen nur die Boxengasse und die immergleichen Kurven der Highspeedovale. Der Helm, ein Arai, war und ist immer noch extrem gepflegt, Visier sauber und völlig kratzerfrei, kein Mücklein an der Front, keine Lackschäden, da nie hingefallen und immer im gefütterten Helmbeutel. Kurzum: ein Langweiler. Safety first.

Ich setze ihn noch mal auf. Er sitzt verdammt gut, gerade auch mit aufgesetzter Brille, er hat ein hervorragendes Sichtfeld und er ist so schön silber. Auch wieder passend zu einem Motorrad, wieder einer Königswellen-Ducati, einer mit runden Deckeln natürlich. Die ergatterte ich beim alljährlichen Veteranen-Grand Prix in Hockenheim im September 2002 oder 2003 von einem Engländer, der kurz zuvor auf Laverda umgerüstet hatte, weil er irgendwie mit der Duc nicht zurechtkam. Es ist eine auf 750 Sport umgefickelte GT von 1973 mit einem auf 860 Kubik gebrachten Motor mit 32er-Dellortos, 2-in-1-NCR-Auspuffanlage und breiterer Hinterradfelge. Sie lief (und läuft) richtig gut, ich ließ sie mehr oder weniger wie sie war, straßenzugelassen, alles eingetragen und startete mit ihr und dem Helm bei Bergrennen in den Vogesen und dem einen oder anderen Rundstreckenrennen für Oldies. Ein Mal jedoch habe ich den Arai ausgeliehen, an einen anderen Hobbyracer. Ein Franzose war das, mein Fahrerlagernachbar, ein wilder, hagerer, kettenrauchender Kerl mit einer Ex-Gus-Kuhn-Seeley-Norton mit höllenscharfem Commando-Motor. Beim Training für ein Bergrennen hatte er sich in einer weit gezogenen Serpentine auf den schmalen Kiesrandstreifen verirrt und war einigermaßen glimpflich in den Strohballen gelandet. Sein Helm hatte deutliche Kampfspuren, weshalb man ihn – natürlich zu Recht – mit ihm nicht starten ließ. Auch sein ehrwürdiger, englischer Renner war ziemlich verbogen, was ihn jedoch nicht weiter kümmerte. Er bog ihn in der Pause vor dem ersten Wertungslauf halbwegs gerade.

Also gab ich ihm meinen Helm, er passte ihm, ich nahm den Ersatzhelm, der mir allerdings überhaupt nicht passte. Aber er war schließlich ein Kollege. Er hieß Laurent und genehmigte sich vor dem ersten Lauf noch einige Schlucke aus der Cognac-Flasche, ein paar Zuckerstückchen und eine rohe Knoblauchzehe. Beim Vorstart – wir fuhren in derselben Klasse – rauchte er geschickt eine Gauloise nach der anderen, ohne den Helm abzusetzen. Das Visier öffnete er jedoch zu meiner Erleichterung. Ich merkte ihm an, dass er guter Dinge war und rollte neben ihn. Er lächelte breit und bemerkte, noch nie einen so bequemen und doch gleichzeitig unbedingte Sicherheit vermittelnden Helm auf dem Kopf gehabt zu haben, der außerdem noch tadellos riechen würde. Kurzum: ein „casque de reve“ (Traumhelm). Mehr Zeit war nicht, denn es wurde zum Start gepfiffen und los ging es. Er startete zwei Plätze vor mir. Seine Gauloise glimmte noch bis zur Startlinie unter seinem Helm, dann gab er sie dem Starter, der sie lächelnd austrat und ihm aufmunternd auf den Rücken klopfte. Die Ampel sprang auf Grün, und tief geduckt und mit infernalischem Gebrüll explodierten er und sein Renner förmlich bergauf zur ersten Linkskurve, die ich schon nicht mehr sehen konnte. Aber hören konnte ich ihn selbst unter meinem Helm und über meinen eigenen Motor und den der anderen hinweg noch eine geraume Zeit.

Dann war ich dran, und es war katastrophal. Der Helm setzte im Nacken am Rückenprotektor auf, der Kinnriemen kratzte, das Visier klapperte und beschlug sofort. Außerdem hatte ich wohl den linken Stiefel nicht richtig geschlossen, er lommelte ungewohnt und verhinderte das notwendige Gefühl für die links liegende Fußbremse.

Genug.

Ich quälte mich irgendwie den Berg hinauf und kam im Fahrerlager an als um Jahre gealterter, völlig gebrochener Mann. Als ich aufblickte, sah ich eine Flasche Cognac und eine glimmende Zigarette vor mir schweben, angeboten von den öl- und blutverschmierten Händen eines strahlenden Laurent, der an einer Merguez kaute. Eine Merguez ist eine barbarisch scharf gewürzte arabische Bratwurstspezialität. Ich nahm dankbar die mir überreichte Belohnung und wurde langsam wieder aufnahmefähig.

Laurent war ohnehin ein schneller Mann, das wusste ich schon aus den Vorjahren, aber jetzt schwamm er förmlich im Glück. Er hatte seine persönliche Streckenbestzeit gefühlt um mindestens zwei Sekunden unterboten, was sich später aus der Zeitentabelle bestätigte. Es waren sogar fast drei. Meine Zeit war hingegen gefühlt fünf Sekunden langsamer als gewöhnlich, tatsächlich waren es sogar sieben. Und Laurent belegte am Ende immerhin den zweiten Platz hinter einer Egli-Kawa.

Er meinte, das könne nur am Helm gelegen haben und machte Anstalten, mich zu umarmen, was ich gerade noch verhindern konnte, denn das von Laurent ausströmende Aroma war explosiv. Zu Cognac, Knoblauch, Gauloises und Merguez war noch der Rennschweiß hinzugekommen. Und der Helm, den er mir nach dem Rennen ehrlich dankbar zurückgab, war von all dem natürlich nicht verschont geblieben. Ob ich ihn deswegen seitdem nie wieder aufgehabt habe? Ich rieche an dem Helm. Oh ja, genau deswegen!

Also: der Traumhelm. Behalten oder weg? Ich beschließe: weg. Wenn ich ihn eh nicht mehr trage. Und die Geschichte habe ich ja jetzt erzählt, nicht wahr?

Vier Helme. Vier Geschichten und eigentlich noch viele mehr, wenn ich meine Gedanken noch weiter schweifen lassen würde. Tue ich aber nicht. Denn jetzt greife ich mir meinen aktuellen Straßenhelm, einen Jet im Bultaco-Styling, hübsches Ding, bequem, gute Passform, riecht neu und fühlt sich auch so an.

Gut, dass es das noch gibt. Und gut, dass vor der Haustür eine 35 Jahre alte, noch sehr lebendige Dynotec-Guzzi steht. Sooo kalt ist es doch gar nicht...

(Ach ja. Und irgendwann in diesem langen, dunklen Winter räume ich die rechte Schrankhälfte weiter auf.)

Text: Carlo Wilke; **Illustration:** Harald Hornig

DA STEHT SIE –

du erblickst sie das erste Mal an diesem Tag. Dein Blick umschweift sie noch ein Mal im Gesamten. Dann gibst du ihr einen auffordernden Kick, setzt dich auf den Sitz und lässt sie sich bewegen. Spätestens ab diesem Moment wechselst du in eine andere Welt.

ZUNÄCHST SEI GESAGT: ICH FAHRE EIGENTLICH NICHT MOTORRAD. ICH FAHRE MEINE HARLEY.

Und dazwischen können Welten liegen. Manch einer mag behaupten, sie sei nur eine Maschine – doch sie ist so viel mehr als das. Vielleicht, weil ich sie selbst entworfen und gebaut habe. Vielleicht aber auch nur, weil ich in sie verliebt bin.

Denn sie ist wie Musik, die dir eine Gänsehaut verpasst. Wie ein wunderschönes Bild, dessen Linien du liebevoll mit deinen Blicken nachziehst. Wie eine Geschichte, die dich zu Tränen rührt. Wie ein Geruch, der vertraute Erinnerungen weckt. Wie eine wunderschöne Landschaft und die ständige Erfüllung einer Sehnsucht – sie ist viel mehr. Wie ein innerliches Jauchzen und Schmetterlinge im Bauch.

Man möchte sie schützen, auf sie achten, sie pflegen.

Sie hat einen Ursprung, einen Punkt null. Sie ist gewachsen, bekam ein Gesicht, einen Charakter, eine Seele. Und wie du selbst, hat auch sie ihre Macken. Manchmal bockt sie, lässt dich ratlos mit dem Schraubenschlüssel vor sich knien, zwingt dich zur Geduld.

UND ZUGLEICH ZEIGST DU IHR DIE WELT.

Sie ist wie eine Zauberin, welche die eigene Welt um immer neue Wege zu erweitern weiß. Sie ist die eiserne Partnerin, die dich durch das Bilderbuch der Heimat und darüber hinaus trägt. Sie lässt dich Frühling, Sommer und Herbst riechen. Begleitet dich durch jede Witterung. Sie ist „sich draußen fortbewegen“, mit dem Weg als Ziel. Sie zu fahren, ist wie eine Umarmung. Wenn du fährst, kannst du ganz allein sein, doch niemals einsam. Du kannst davonrasen, doch bleibst immer bei dir. Du sammelst Bilder, ungefiltert, spürst wie weich der Wind ist, wie hart der Regen peitschen kann, wie eisig die Nacht ist, jede Unebenheit im Boden – es ist alles echt und wahr. Es ist Leidenschaft.

UND WEGEN ALL DEM LIEBE ICH ES, DIESE HARLEY ZU FAHREN.

Und wenn du dann irgendwann heimkommst, sie abstellst – total euphorisiert, sie mit einem Bier in der Hand ewig betrachtest, ohne dich satt zu sehen, sie von den sichtbaren Spuren eurer Fahrt befreist, kannst du dich kaum trennen. Es ist wie ein Traum, aus dem du gerade zu erwachen scheinst... **BIS ZUR NÄCHSTEN FAHRT.**

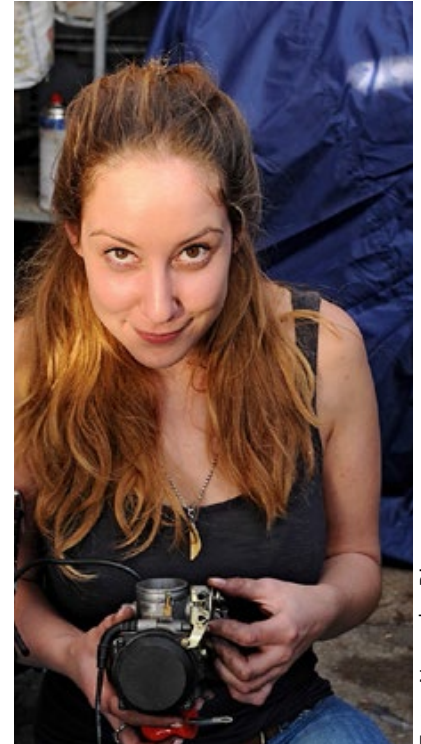


Foto: Natascha Biermann

INDIVIDUELL & STYLISH!



MIT STARKEN MARKEN:



und vielen mehr.

➤ 3.500 Modelle mit über 165.000 Datensätzen
in der POLO BIKE DATENBANK

➤ über 40.000 PRODUKTE

➤ über 90 STORES

Storeadressen & Öffnungszeiten unter

www.polo-motorrad.de



Weil ich Motorrad fahre.



1946-2014

MEHR ALS 60 JAHRE GESCHICHTE NEU INTERPRETIERT

Die Heritage Linie verkörpert die reine Essenz des Wesens von TUDOR und repräsentiert perfekt dessen stilistische Identität. Sie interpretiert einige der legendärsten Kultmodelle neu und ist eine Hommage an die einzigartigen Werte und das reiche Erbe aus mehr als sechs Jahrzehnten außergewöhnlicher Geschichte. Die Armbanduhren der Heritage Linie sind nicht einfach nur „Vintage“-Neuaufagen. Es sind zeitgemäße Neuinterpretationen, bei denen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft stimmig aufeinandertreffen. Das TUDOR Designatelier hat diese Zeitmesser mit kleinen, raffinierten Modifikationen stilistisch modernisiert und zur Optimierung der Leistung einige technische Eigenschaften hinzugefügt, so dass sie allen heutigen Anforderungen entsprechen. Dabei ist es gelungen, den ursprünglichen Charakter, die ästhetischen Gestaltungsmerkmale und das unverwechselbare Design der traditionellen Modelle zu bewahren. So sind die „Ikonen von morgen“ entstanden – moderne Klassiker, die Form und Funktion harmonisch in Einklang bringen.



TUDOR
WATCH YOUR STYLE